

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

Annexo d'este numero

Tarifa n.^o 7 bis — grande velocidade. — Bilhetes de ida e volta na linha da Beira Baixa.

Correspondente no Brazil

E' nosso correspondente no Brazil o sr. engenheiro, Hippolyto de Baère residente em Sapucaia, Rio de Janeiro, ao qual se poderão dirigir os nossos assignantes d'aquelle paiz, para os assuntos que disserem respeito a este jornal.

SUMMARIO

Os negocios da Companhia Real.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte oficial — Relatorio e decreto de 9 de novembro, decreto de 11 e portarias de 2 e 11 de novembro.

Tarifas de transporte.

Assemblea geral da companhia dos caminhos de ferro At avez d'Africa.

Notas de viagem — XII — De Cordoba a Beimez e a Sevilha.

Caminho de ferro electrico subterraneo de Bruxellas.

Publicações recebidas — Chorographia de Portugal — Agenda formulario — A moda ilustrada.

Industrias estrangeiras.

Boletim financeiro, de Lisbon, por J. F.

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

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

Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.

Horario dos comboios em 16 de novembro.

Linhos portuguezas — Linha americana — Lourenço Marques — Tunnel de Alcantara — Ascensor da Graça.

Linhos hespanholas — Grao a Valencia e Turis — Valladolid a Ariza — Novas linhas — Salamanca a Plasencia — Madrid, Aranda e Burgos — Monistrol a Montserrat — Valladolid a Ariza — Uma novidade util.

Linhos estrangeiras — França — Inglaterra — Republica Argentina — Peru — India. Mercado de metais.

Arrematações.

Agencias de transporte recommendedadas.

Agenda do viajante.

Anuncios.

Vapores a sahir do porto de Lisboa.

Os negocios da Companhia Real

A publicação do decreto, que adiante damos na Parte official d'este numero, vem confirmar quanto estavamos bem informados, quando ha quinze dias dissémos que a providencia governativa seria de molde a garantir todos os legítimos interesses empenhados na regularisação da situação da companhia, especialmente os do Estado, sem se prestar a que a futura administração ficasse sujeita ás vicissitudes de influencias e preponderancias especiaes que de um lado e de outro se temiam.

Equalmente bem informados estavamos ao prometter que o decreto sahiria na semana seguinte (sahiu no sábado) e que elle conseguiria a geral approvação.

Crêmos, pois, que não nos enganaremos tambem hoje, dizendo que é de esperar que os effeitos d'esta medida sejam os mais vantajosos e o acordo com todos os credores não se fará esperar, de forma a conseguir-se em breve que os negocios da companhia en-

trem n'um periodo regular que tão desejavel de ha tanto se torna.

A falta de espaço, tendo que dar logar, na integra, a tão importante documento, impede-nos de lhe fazer a critica.

O relatorio, porém, que precede esse decreto, expõe bem claramente quaes os seus fins e o seu largo alcance, tão vasto que não só se destina a regularizar a situação especial da companhia real, como a constituir legislacão corrente para o futuro, em identicas circumstancias, o que é de toda a vantagem, para evitar, em casos analogos, as dificuldades que tanto assoberbaram o governo para pôr esta medida em vigor.

E attendendo a essas dificuldades e à maneira por que foram vencidas, que felicitamos o governo pela sua obra.

Sobre a situação financeira da companhia, registaremos aqui o que, em confirmação do que já dissémos ha um mez, diz um collega auctorizado:

«A verdade é que, no dia de hoje, a companhia tem toda a sua divida fluctuante no estrangeiro paga, e que, da divida do Estado existente em janeiro de 1892, do melhor de 600 contos já está embolsado o Thesouro, além de estar em dia o pagamento dos impostos que sóbe a muito mais de 100 contos; estão pagas todas as dívidas de fornecimentos antigos, tanto no estrangeiro como no paiz, e existem na caixa forte da companhia mais de 700 contos em moeda corrente. Se a companhia tivesse recebido as garantias de juro, nos termos dos seus contractos, o saldo em cofre seria de mais de 1:300 contos. E continuou-se o aterro entre Alcantara e Belem, concluiu-se a linha da Beira Baixa, e ultimaram-se os trabalhos da segunda via até ao Entroncamento, sendo substituidas as principaes pontes, tudo feito no periodo da interinidade, até hoje. É bom que isto se diga e saiba, para desfazer apreciações falsissimas, que, em periodicos estrangeiros, teem ultimamente sido feitas.»

A commissão, a que se refere o § 1.^o do art. 8.^o, foi nomeada em 11 do corrente, conforme o decreto que tambem adiante publicamos.

Desses dois decretos foi dada communicacão, pelo ministerio das obras publicas, ao tribunal do commercio, para os fins indicados nos n.^{os} 2.^o do art. 4.^o e seguintes, sendo por este tribunal dada, em data de 13, a seguinte sentença.

Vistos os autos :

Em officio de 11 do corrente mez comunicou o ministro e secretario d'Estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, a este juizo, em conformidade com o disposto no n.^o 2 do art. 4.^o do decreto de 9 do mez corrente, publicado no Diario do Governo de 11, para os effeitos declarados no mesmo numero e os mais do mencionado decreto :

1.^o Que o governo é credor da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes por uma somma muito avultada, como consta do documento n.^o 1;

2.^o Que a referida companhia real suspendeu o pagamento das suas obrigações desde janeiro de 1892 e não está habilitada a satisfazer todos os compromissos e obrigações contrahidas, como se mostra pelo relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal, apresentados á assembleia geral da mesma companhia em 1 de outubro de 1892;

E, estando de facto em cessação de pagamentos a companhia, nessa mesma data o governo, em virtude do § 1.^o do artigo 8, vai nomear a commissão a que se refere o mesmo artigo;

E, attendendo a que o n.º 2.º do artigo 4.º do referido decreto de 9 do corrente mez, referendado pelo presidente do conselho de ministros e pelos ministros e secretarios d'Estado de todas as repartições, manda que n'este caso seja immediatamente declarada pelo juizo sómente, sem dependencia de outra formalidade, a cessação de pagamentos, que é estado differente, anterior, e, porventura provindo da fallencia das companhias d'esta natureza, conforme com o novo direito criado pelo mesmo decreto publicado pelo governo, fazendo, em parte, uso da auctorisação concedida pela carta de lei de 27 de julho ultimo;

Attendendo a que o governo declarou logo fazer uso da faculdade, que para o mesmo caso lhe concede o § 1 do artigo 8.º do mesmo decreto, nomeando a commissão a quem compete administrar a empresa por conta da companhia, e elaborar e propor os accordos necessarios para a reconstituição da mesma companhia, afim de poder-se evitar a fallencia;

Declaro em estado de cessação de pagamentos a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes para os effeitos legaes, e nomeadamente os do artigo 5.º e seus numeros do mencionado decreto. Publique-se e registe-se, dando-se logo vista ao ministerio publico.—Lisboa, 13 de novembro de 1893.—O juiz presidente, 1.º substituto —*Carlos José de Oliveira*.

A commissão já tomou posse em 14, e vae comunicar a sua constituição a todos os credores, para que estes possam, em conformidade com o decreto de 9 do corrente, tomar a resolução que entenderem a bem dos seus direitos.

Na sessão de posse a nova commissão exarou na acta um voto unânime de louvor ao sr. conde de Magalhães, pela forma como presidira á antiga commissão, e de sentimento porque as circumstancias não tivessem permitido que s. ex.^a continuasse a exercer aquele cargo.

Foi nomeado vice-presidente o sr. Pereira Carrilho, e apresentados os accordos feitos pelo conselho de administração com os diversos grupos de credores, ficando encarregados os srs. Madeira Pinto e Lechat do estudo dos contractos sobre as linhas hespanholas; os srs. Victorino Vaz e Hohenemser, dos accordos com os credores da dívida fluctuante; os srs. Castro Guimarães e Villas Boas, dos accordos com o Estado, e os srs. Carrilho e João Arroyo do acordo com os obrigatarios.

A commissão mandou entregar no banco de Portugal 600.000.000 réis existentes em caixa e resolveu que as sessões ordinarias sejam ás quintas feiras.

Como se vê, este negocio, tanto tempo paralysado, avança agora regularmente para a sua ultimação.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 10 de novembro.

O quadro comparativo dos wagons carregados de combustivel, sahidos da Belgica, via Jemmont, nos primeiros nove meses dos annos de 1889 a 1893, foi o seguinte:

1889	1890	1891	1892	1893
89:814	106:867	107:819	106:691	105:188

Houve um grande augmento no numero de wagons sahidos em setembro ultimo, em comparação com o do mez d'agosto, e uma diferença consideravel entre o numero de wagons sahidos em setembro de 1893 e os dos mezes de setembro dos annos anteriores.

*

A administração dos caminhos de ferro do Estado belga está actualmente estudando a organisação d'uma agencia commercial em Londres, igual ás que funcionam já em Viena, Milão, Francforte e Basilea.

Para este fim foi inscripta no orçamento de 1894 a importancia de cincuenta mil francos.

A agencia de Londres terá por fim especial observar a concorrença que as linhas hollandezas e neerlandezas fazem á linha d'Antuerpia, com o trafego entre Inglaterra e o continente, e indicar ao governo as medi-

das tomadas no estrangeiro para tirar á linha belga o trafego que ella tem actualmente em Antuerpia.

Numero de wagons empregados pelos caminhos de ferro do Estado no transporte de mercadorias, durante a semana de 15 a 21 de outubro de 1893, em comparação com a semana correspondente de 1892:

Natureza dos transportes	Número de wagons carregados a mais			
	1893	1892	1893	1892
Transportes do publico:				
Carvão de pedra e coke	27.019	26.027	992	-
Outras mercadorias	49.536	45.455	4.081	-

Natureza dos transportes	Número de wagons carregados a mais			
	1893	1892	1893	1892
Transportes em serviço:				
Diversos	260	808	-	548
Combustiveis	1.577	1.474	103	-
Totaes	78.392	73.764	5.176	548

Numero de wagons carregados, desde 1 de janeiro a 21 d'outubro de 1893 e o periodo correspondente a 1892:

Natureza dos transportes	Número de wagons carregados a mais			
	1893	1892	1893	1892
Transportes do publico:				
Carvão de pedra e coke	899:265	834:159	65:105	-
Outras mercadorias	1.523:481	1.442:933	80:548	-
Transportes em serviço:				
Diversos	92:211	89:804	2:407	-
Combustiveis	68:264	62:547	-	2:283
Totaes	2.583:221	2.429:443	148:061	2:283

* As receitas dos caminhos de ferro do Estado, em julho proximo passado, comparadas com as de igual mez de 1892, diminuiram cerca de duzentos mil francos. Esta diminuição foi, na maior parte, causada pela reducção que houve no producto do transporte de mercadorias, e tambem um pouco no de passageiros e bagagens, inferior, todavia, á que foi constatada em junho do corrente anno. Como se verá pelo seguinte quadro, as receitas totaes dos sete primeiros mezes do anno são, pouco mais ou menos, as mesmas que as de 1891, excedendo as de 1892 em cerca de 1.200.000 francos.

Mez de julho	1893	1892	1891
Passageiros e bagagens	4.700:643	4.765:855	4.534:677
Mercadorias e diversos	6.943:685	7.077:633	7.285:698
Receitas extraordinarias	292:028	271:808	302:417
Total	11.935:756	12.115:296	12.122:792

7 primeiros mezes:	Passageiros e bagagens	25.956:595	25.455:891	24.804:291
Mercadorias e diversos	49.174:728	48.484:522	50.212:478	
Receitas extraordinarias	1.936:819	1.872:009	2.014:619	
Total	77.062:142	75.813:322	77.031:388	

Foram as seguintes as receitas dos caminhos de ferro concedidos, nos primeiros 7 mezes d'este anno:

Liégois-Limourgeois	1.383:700	39:201
Flandre Occidentale	1.684:255	34:977
Antuerpia a Gand	721:431	4:320
Nord Belge	7.588:672	2:906
Chimay	291:967	1:836
Malines-Terneuzon	641:783	22:371
Gand-Teclo-Bruges	419:003	21:090
Termonde-S. Nicolas	423:448	8:176

* As exportações de mercadorias de Nova-York para Antuerpia elevaram-se, durante a semana finda em 30 de outubro, a um valor de 270.802 dollars.

* Durante a ultima quinzena sahiram de Antuerpia para Montreal, com carga completa, os vapores *Louisiana* e *State of Alabama*.

E' esperado em Antuerpia, procedente de Montreal, o vapor *Pelican*.

O serviço da linha é feito actualmente com a maior regularidade.

O numero de navios entrados nos portos de Antwerpia, Gand, Ostende, Bruxellas e outros portos, no mez de setembro, foi:

Em 1893.....	583
" 1892.....	559
" 1891.....	633

No mesmo mez sahiram dos ditos portos:

Em 1893.....	634
" 1892.....	563
" 1891.....	548

*

A *Métallurgique* acaba de obter diversas encomendas, entre as quaes ha algumas de carruagens-salões, para a Alemanha.

*

Reuniu, em 16 de outubro ultimo, o comité executivo da exposição de Bruxellas em 1895. Examinou as plantas das novas construcções, que hão de ser feitas no *Parque du Cinquantenaire*.

Estas plantas, que foram feitas pelo architecto mr. Bordian, são muito perfeitas e abrangem uma grande superficie coberta.

O contracto entre o governo e a sociedade será assignado dentro de pouco tempo; menciona as promessas feitas pelo ministro da agricultura, por occasião da sua visita ao conselho d'administração.

O governo auxiliará a exposição de Bruxellas tão activamente como está actualmente fazendo á de Antwerpia.

Estão já affluindo ao comité muitos pedidos de concessão de terreno, feitos por varios futuros expositores.

A. Urban.

Parte oficial

Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras públicas

Repartição de estradas, obras hidráulicas e edifícios públicos

Repartição de caminhos de ferro

Manda Sua Magestade El-Rei que a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro faça publico por avisos e cartazes nas estações das linhas ferreas e em todos os logares que entender conveniente e por qualquer outro meio, que assiste aos expedidores o direito de escolherem e fixarem nas notas de expedição o caminho ou via por onde querem que se efectue o transporte, quando este possa ser feito por mais de um trajecto em linhas ferreas; devendo as referidas administrações executar o transporte n'aquelle conformidade.

Paço, aos 2 de novembro de 1893.—Bernardino Luiz Machado Guimarães.

Repartição do commercio

SENHOR.—Toda a companhia de caminhos de ferro, antes de contrahir qualquer outra obrigação, obrigou-se perante o estado, á exploração ininterrupta da linha que lhe foi concedida. O Estado deu-lhe o usufructo d'uma parte do domínio nacional, não duvidando, para lh'o assegurar, armal-a com o direito de expropriação por utilidade pública e confiou-lhe o monopólio do transporte acelerado, dentro de certa área, á volta da sua via ferrea. Este credito do Estado, por sua natureza e magnitude, prevalece a qualquer outro. Por isso, os embargos financeiros d'uma companhia de caminhos de ferro, que ponham em risco o serviço de viação que lhe foi commettido, não significam um facto commercial de

ordem meramente civil; envolvendo a ameaça d'um dano á collectividade, contra o qual os proprios contractos de concessão chegam a cominar a perda da linha e de todas as suas dependências, sem indemnização alguma, representam, sobretudo, um facto de ordem administrativa. Respeitar, em tal caso, os interesses privados, sem jámais esquecer a superior importancia dos interesses publicos, eis no que deve consistir o empenho dos poderes constituidos.

Nesse intuito se tem modernamente legislado n'outros paizes; e, entre nós, a lei de 27 de julho proximo passado, que, em vista da actual situação da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, autorisou o governo a providenciar, fóra já, em 1873, precedida por uma bem elaborada proposta ministerial, que obteve parecer favorável da comissão de legislação da cámara dos senhores deputados. O governo não precisou, pois, senão de harmonizar com a lição da experiência, os valiosos modelos que encontrava.

São de duas ordens as condições que no presente projecto de decreto se prescrevem para a reconstituição da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, financeiras umas e outras administrativas.

O Estado será preferentemente pago de todos os seus créditos e juros correlativos, nos termos seguintes:

1.º Os decretos provenientes de dinheiro serão satisfeitos em moeda da mesma espécie;

2.º Os provenientes da entrega de títulos da dívida externa serão pagos em ouro;

3.º O valor da moeda estrangeira e dos títulos será determinado pelos cambios e cotações dos dias em que foram entregues pelo tesouro;

4.º Nas contas correntes entre a companhia e o tesouro serão reciprocamente identicas as condições da taxa de juro e capitalização.

Conjuntamente se garantirá ao Estado:

1.º A efectividade dos seus direitos contractuais, e muito especialmente o de remissão das linhas;

2.º Uma acção e fiscalização eficaz na administração da companhia;

3.º A facultade de suspender e anular as deliberações da companhia sobre emissão de títulos, aquisição e arrendamento de linhas, contractos de empreitadas gerais, ou quaisquer actos de administração contrários ás leis, aos estatutos ou aos interesses do Estado.

Sem se preencherem estas clausulas, o governo recusará a sua aprovação a toda e qualquer formula de remodelação da companhia.

Por sua parte os portadores de obrigações da companhia ficam tendo para o futuro ingerencia na sua administração, e poderão, no acordo financeiro que com ella fizerem, convencionar preferências de obrigações, tanto no modo de pagamento do capital como no dos juros.

Para d'est'arte dar satisfação aos direitos do Estado e dos credores, em proporção com as posses da companhia, constituir-se-há uma comissão administrativa em que se achem representados os tres grupos de interesses, ao modo da comissão, que, já pela força das cousas, foi creada por decreto de 21 de abril do anno passado, e cujas funcções, portanto, cessam.

A convenção que a comissão elaborar, precisará, para ser homologada pelo juiz, reunir um numero de votos representativo, pelo menos, de dois terços do passivo, ou, feita segunda convocação dos credores que não hajam respondido á primeira, que a importancia do capital representado pelas declarações favoraveis, sommadas todas ell's, seja superior ao capital representado pelas declarações contrarias; e de toda a maneira, haverá ser submettida ao governo para que se pronuncie sobre a parte que interessá ao Estado, e, quando o tenha por necessário, imponha o seu *veto*.

Na convenção consignar-se-hão não só clausulas financeiras, como as respeitantes a preferencias entre obrigações, mas ainda alterações nos estatutos que dêem aos credores e ao Estado uma intervenção administrativa na companhia tão ampla, quanto as circunstancias aconselhem, e até mesmo as acclaracões que o governo entenda fazer a quaisquer pontos duvidosos dos contratos de concessão.

Não chegando a companhia a accordar-se com os credores e com o Estado, e bem assim se, depois de celebrado o acordo, o não cumprir, cahirá em fallencia, e os seus corpos eleitos deixarão para todos os efeitos de existir, sendo inteiramente substituídos pela comissão administrativa já nomeada pelo governo.

Seguir-se-há a adjudicação da concessão da linha pelo tempo que a companhia ainda a puder usufruir; e, na ausencia de licitantes, a entrega da concessão aos credores, com auctorisação do governo, ou finalmente a sua reversão immediata ao próprio Estado, ca o a não aceite a maioria dos credores.

Comprehendem-se as razões que determinam os direitos excepcionaes do Estado. Os seus empréstimos não são mercantis; revestem um caracter de auxilio, que impõe muito mais graves responsabilidades ao devedor. Os seus direitos senhoriaes sobre

as linhas ferreas outorgam-lhe facultades, que podem ir desde a simples fiscalização dos negócios da companhia até à participação directa na sua administração. E, no momento em que a concessão pôde ter de passar às mãos de nova empresa, seria uma imprevidência não dissipar duvidas que o diploma respectivo porventura suggira.

Taes são as providencias que temos a honra de propôr á recta apreciação de Vossa Magestade, para a regulariseração financeira e administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portugueses e para o reembolso das quantias de que o Estado é credor á mesma companhia.

Mas, senhor, o exemplo d'esta companhia devia servir-nos de ensinamento. Por isso entendemos conveniente aproveitar a oportunidade para tornar extensivo o mesmo decreto a quaequer outras empresas de caminhos de ferro que venham a achar-se em circunstancias analogas.

D'ahi o sentido generico que démos áquellas providencias.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 9 de novembro de 1893. — Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro — João Ferreira Franco Pinto Castello Branco — Antonio d'Azevedo Castello Branco — Augusto Fuschini — Luiz Augusto Pimentel Pinto — João Antonio de Brissac das Neves Ferreira — Bernardino Luiz Machado Guimarães.

Attendendo ao que me representaram o presidente do conselho de ministros, ministro e secretario d'Estado dos negócios estrangeiros, e os ministros e secretarios d'Estado de todas as outras repartiçãoes, e usando da auctorisação concedida pela carta de lei de 27 de julho de 1893: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.^o As companhias que tenham obtido concessões para construção ou exploração de caminhos de ferro, e as que de futuro se constituirem, sómente poderão ser demandadas no juizo da sua administração nos termos da legislação commun.

§ 1.^o No processo e julgamento das acções que forem propostas contra elles, os tribunaes deverão attender:

1.^o As clausulas e condições do contracto ou concessão;

2.^o As leis e regulamentos respectivos a caminhos de ferro;

3.^o As regras e preceitos consignados no presente decreto.

§ 2.^o As disposições d'estes diplomas serão especialmente atendidas e applicadas segundo a fórmula do processo, natureza e fim da causa; deve, porém, recorrer-se á legislação commun nos casos não prevenidos, e quando a sua applicação não seja contraria ou incompativel com as disposições dos mesmos diplomas.

§ 3.^o A intervenção do ministerio publico será obrigatoria em todos os processos instaurados em virtude das disposições d'este decreto.

Art. 2.^o Para pagamento das dívidas das companhias, sómente poderão ser arrestados, penhorados ou adjudicados:

1.^o Os rendimentos das empresas, líquidos de todos os dispêndios com a administração, exploração e conservação;

2.^o O preço da venda da concessão em hasta pública;

3.^o Os bens que não forem accessoriros nem dependencias das linhas ferreas ou das obras e materiaes respectivos, nem sejam necessarios ou destinados á conservação e exploração das mesmas linhas;

4.^o As prestações dos accionistas, vencidas e não pagas, e as vincendas até ao pagamento integral do capital subscripto;

5.^o Os créditos sobre terceiros.

Art. 3.^o Quando algum portador de obrigações, ou qualquer legitimo credor, pretenda obter judicialmente o pagamento de seu crédito, requererá no competente juizo commercial que a companhia devedora seja citada para na segunda audiencia posterior á citação vir ao tribunal assignar termo de reconhecimento do titulo ou documento comprovativo da dívida, e confessar a obrigação, sob pena de condenação á revelia.

§ 1.^o Se o titulo e a obrigação forem reconhecidos, lavrar-se-ha termo, que será julgado por sentença com força executiva; mas, no caso de ser reconhecido o titulo e negada a obrigação, ou de serem ambos negados ou contestados, seguir-se-ha o processo commun até final sentença.

§ 2.^o No caso de execução, o juiz assignará o prazo de quinze dias para a companhia executada pagar, ou apresentar no tribunal a conta da receita e das despesas geraes de administração, exploração e conservação das linhas ferreas de que for concessionaria, relativa aos ultimos doze meses, e bem assim a relação das dívidas vencidas e d'aquellas que se vencerem dentro do semestre immediato.

§ 3.^o Se a companhia não pagar, ou não apresentar no prazo fixado a conta e as relações a que se refere o parágrafo anterior, será declarada em estado de cessação de pagamentos. Apresentando aquelles documentos e reconhecendo-se por elles que ha saldo positivo sufficiente para pagamento das dívidas vencidas e das que se vencerem no referido semestre, será ordenada a penhora em conformidade com as disposições do artigo 2.^o; se, porém, os documentos exhibidos demonstrarem que não ha saldo positivo, ou que é insufficiente para o pagamento d'aquellas dívidas,

o juiz ordenará que a companhia, no prazo de quinze dias, apresente o balanço do seu activo e passivo conjuntamente com os livros e documentos que o justificarem.

§ 4.^o O balanço deverá ser acompanhado por uma relação, comprehendendo:

1.^o Os nomes dos credores por salarios ou jornaes, por expropriações, servidões ou indemnizações, por obras ou materiaes;

2.^o As obrigações emitidas, seus numeros, valor nominal, valor do mercado na data do balanço, juros vencidos e não pagos, amortiscação vencida e não satisfeita;

3.^o Os nomes dos demais credores.

§ 5.^o As obrigações não emitidas, apesar de auctorizada a emissão, ainda que tenham sido dados em penhor por alguma dívida da companhia, não deverão ser mencionadas na relação a que se refere o parágrafo antecedente, nem entrarão no balanço do activo e passivo da companhia.

§ 6.^o Se expirar o prazo marcado sem a apresentação do balanço, ou se por elle se verificar a falta de saldo positivo ou a sua insuficiencia para a solução das dívidas a que se refere o § 2.^o d'este artigo, a companhia será declarada pelo juiz em estado de cessação de pagamentos.

Art. 4.^o A cessação de pagamentos também será declarada nos casos e termos seguintes:

1.^o A requerimento das proprias companhias, apresentando estas o balanço, os livros e documentos a que se refere o § 3.^o do artigo antecedente;

2.^o Por virtude de comunicação oficial feita ao juiz em que o governo, mostrando ser credor, apresente documento comprovativo de que a companhia não está habilitada a satisfazer todos os compromissos e obrigações contrahidos. Neste caso a cessação de pagamentos será imediatamente declarada pelo juiz sem dependencia de outra qualquer formalidade.

Art. 5.^o Será publicada na folha oficial a sentença declaratoria da cessação de pagamentos, e produzirão os seguintes efeitos:

1.^o A imediata suspensão das execuções pendentes em juizo contra a companhia, e o impedimento de instauração de outros processos da mesma natureza;

2.^o A obrigação por parte da companhia de apresentar no prazo de dois meses um projecto de convenção com os seus credores;

3.^o A obrigação de serem depositadas quinzenalmente na caixa geral de depósitos, ou no banco de Portugal, as receitas líquidas da despesa com a administração, exploração e conservação das linhas ferreas de que a empresa seja concessionaria.

Art. 6.^o O projecto de convenção com os credores será apresentado ao juiz, que o fará publicar na folha oficial e em dois dos periodicos principaes das cidades de Paris, Londres e Berlim, podendo tambem requerer-se que seja publicado nas capitais de outras nações.

§ 1.^o A publicação será precedida de um edital em que sejam convocados os credores para, no prazo de tres meses, declararem se aprovam ou rejeitam a convenção proposta pela companhia.

§ 2.^o A aprovação ou rejeição poderá ser manifestada individual ou collectivamente pelos diferentes credores, por meio de documento escripto apresentado ao juiz.

§ 3.^o Se os credores forem portadores de obrigações, a declaração deverá ser acompanhada de documento demonstrativo do deposito dos seus titulos ou coupons, com a designação dos respectivos numeros e tipos, no escriptorio da companhia devedora, nos consulados portugueses ou em algum banco nacional ou estrangeiro, não podendo este deposito ser levantado sem formal auctorisação do juiz. A declaração dos outros credores será legitimada pela referencia á relação de que trata o § 4.^o do artigo 3.^o

Art. 7.^o A convenção considerar-se-ha aprovada ou rejeitada, conforme obtenha voto favoravel, ou contrario, de credores que representem dois terços da somma total do passivo da companhia.

§ 1.^o Se, findo o prazo fixado no § 1.^o do artigo precedente, as declarações feitas não representarem, quer aprovando, quer rejeitando, dois terços da totalidade das dívidas da companhia, o juiz ordenará que de novo seja publicada a convenção, e convocados os credores que não hajam feito as suas declarações, para, no prazo de dois meses, as apresentarem pela forma determinada.

§ 2.^o Findo este prazo, e reunidas todas as declarações obtidas tanto da primeira convocação, como da segunda, a convenção considerar-se-ha tambem aprovada ou rejeitada, conforme a importancia do capital representado pelas declarações favoraveis á mesma convenção, seja superior ou inferior á do capital representado pelas declarações que lhes forem contrarias.

§ 3.^o A aprovação será homologada pelo juiz, tornando-se obrigatoria a convenção para a companhia e para os credores.

Art. 8.^o Quando a cessação de pagamentos seja declarada nos termos do n.^o 2.^o do artigo 4.^o, a companhia será administrada por uma commissão nomeada pelo governo, composta de nove membros, sendo tres representantes do governo, tres escolhidos d'entre os administradores e os restantes d'entre os credores principaes. Neste caso os corpos gerentes, legalmente eleitos, subsistirão apenas com as funcções de corpos consultivos, que a com-

missão administrativa poderá ouvir, sempre que o julgue conveniente.

§ 1.º Se ao tempo em que o governo fizer a comunicação a que se refere o n.º 2.º do artigo 4.º a companhia estiver de facto em cessação de pagamentos, poderá o governo desde logo nomear a comissão de que trata este artigo.

§ 2.º Compete à comissão:

1.º Administrar a empresa por conta da companhia;

2.º Elaborar e propor os accordos necessários para a reconstituição da mesma companhia, e submeter ao governo as modificações nos títulos ou diplomas das concessões e nos estatutos, em harmonia com esses accordos e com as disposições do artigo 10.º

Art. 9.º Nas convenções poderão estabelecer-se preferências de obrigações, tanto no modo do pagamento dos juros, como do respectivo capital.

Art. 10.º As convenções, que tiverem de se fazer nos termos d'este decreto, não serão apresentadas ao tribunal sem prévia aprovação do governo na parte que interessa ao Estado, devendo esta aprovação ser consignada em documento publicado na folha oficial, observando-se as disposições do parágrafo seguinte:

§ 1.º As convenções garantirão:

1.º O direito do Estado à remissão das linhas, quando estatuída nas primitivas concessões, fazendo-se nos respectivos contratos quaisquer modificações que se mostrem necessárias ou convenientes para o mais fácil e regular exercício d'este direito;

2.º Representação dos obrigatários na administração da companhia;

3.º Ação e fiscalização eficazes por parte do governo nas administrações das companhias;

4.º Direito para o governo de suspensão e anulação das deliberações das companhias sobre emissão de títulos, aquisição e arrendamento de linhas, contratos de empreitadas gerais, ou de quaisquer actos de administração contrários às leis, aos estatutos ou aos interesses do Estado.

§ 2.º No prazo de dois meses a que se refere o n.º 2.º do artigo 5.º, não se contará o tempo que medear entre a apresentação das convenções ao governo e a publicação da decisão que sobre elas fôr tomada.

Art. 11.º Será declarada a companhia em estado de fallência nos casos seguintes:

1.º Se não se der cumprimento ao disposto no n.º 2.º do artigo 5.º;

2.º Se o governo recusar a sua aprovação às convenções que lhe forem presentes em conformidade com o disposto no artigo precedente;

3.º Se, cumpridas as formalidades prescritas no artigo 7.º, resultar d'ellas a rejeição das convenções;

4.º Se, tendo sido aprovadas e homologadas, não lhes fôr dado exacto cumprimento pela companhia.

§ único. No caso previsto no n.º 4.º d'este artigo, a fallência só poderá ser declarada a requerimento de credor ou credores que representem, pelo menos, a vigésima parte do passivo da companhia.

Art. 12.º Declarada a fallência, formar-se-ha um conselho fiscal composto de dois administradores da companhia e três dos credores principaes, sendo todos de nomeação do juiz, sob a presidencia de um delegado do governo, que terá voto de qualidade.

§ 1.º Quando a companhia estiver sob a gerencia da comissão de que trata o artigo 8.º e fôr declarada a fallência, não será nomeado o conselho fiscal, sendo as funções d'este exercidas por aquella comissão.

§ 2.º Compete ao conselho fiscal:

1.º Administrar os haveres e bens da companhia;

2.º Prover á exploração e conservação das linhas ferreas;

3.º Depositar quinzenalmente na caixa geral de depósitos, ou no banco de Portugal, o rendimento líquido da empresa;

4.º Proceder a inventário, descrição e avaliação das linhas, dos seus edifícios, accessórios e dependências, das máquinas, instrumentos, utensílios, materiais e mais bens moveis e immoveis no domínio e posse da companhia;

5.º Requerer ao governo a adjudicação da concessão em hasta pública, pelo tempo que faltar do prazo fixado no contrato primitivo.

§ 3.º Os corpos gerentes da companhia deixam de existir para todos os efeitos, logo que seja declarada a fallência.

Art. 13.º O governo mandará anunciar a adjudicação por concurso público de 6 meses, transcrevendo no programma todas as clausulas e condições da concessão, e prescrevendo no decreto que abrir o concurso as condições de segurança para os licitantes serem admittidos, e o processo e modo da licitação.

§ 1.º A base da licitação será a somma da avaliação menos a importância das subvenções ou subsídios pagos pelo Estado, e o valor dos terrenos que o Estado tenha cedido gratuitamente.

§ 2.º A concessão será adjudicada ao licitante que maior preço oferecer.

§ 3.º O adjudicatário não tomará posse sem ter depositado o preço da adjudicação, ou sem ter assegurado judicialmente, com

audiência e assentimento unânime do conselho fiscal ou da comissão de que trata o artigo 8.º, o pagamento d'aquele preço.

§ 4.º O adjudicatário fica, para todos os efeitos, substituindo o primitivo concessionário em todas as reacções administrativas, commerciais, técnicas e jurídicas, criadas desde a posse.

Art. 14.º Conferida a posse ao adjudicatário, o conselho fiscal, ou a comissão, subsiste para seguir e promover no tribunal o processo da liquidação do activo e passivo da companhia fallida, da classificação e pagamento dos credores, nos termos das leis gerais e d'este decreto.

Art. 15.º Se no concurso não houver licitante a quem seja adjudicada a concessão, o conselho fiscal ou a comissão respectiva convocará uma assembleia geral de todos os credores da companhia para se constituirem, querendo, mas com prévia autorização do governo, em sociedade que administre e explore as linhas ferreas, pelo tempo que restar do prazo da concessão, obrigando-se a cumprir as clausulas e condições do contrato primitivo:

§ 1.º Esta deliberação só produzirá efeito, sendo tomada pela maioria dos credores.

§ 2.º Constituída a sociedade e investida na posse e administração a que este artigo se refere, em todos os anos será aplicado á amortização das dívidas da companhia fallida o produto líquido da exploração, proporcionalmente á importância de cada uma das dívidas, e segundo a classificação dos créditos, feita no tribunal, salvo o disposto no artigo 17.º

Art. 16.º Se os credores deliberarem não constituir sociedade para o fim indicado no artigo precedente, ou se a deliberação não fôr tomada pelo numero legal de votos, ou se não houver reunião, o governo tomará posse das linhas ferreas com todo o seu material fixo e circulante, edifícios, accessórios e dependências, para as administrar e explorar por conta do Estado, ou para as conceder a outra empresa, conforme o que fôr determinado em lei especial.

Art. 17.º Sempre que o Estado seja credor de alguma companhia em cessação de pagamentos ou em fallência, será de preferência pago de todos os seus créditos e juros correspondentes, pela forma seguinte:

1.º Os créditos provenientes de dinheiro recebido do tesouro serão satisfeitos em moeda da mesma espécie;

2.º Os provenientes da entrega de títulos externos serão pagos em ouro;

3.º O valor da moeda estrangeira e dos títulos será determinado pelos cambios e cotações dos dias das respectivas entregas, feitas pelo tesouro;

4.º Nas contas correntes entre a companhia e o tesouro serão reciprocamente identicas as condições da taxa de juro e da capitalização:

Art. 18.º Fica revogada a legislação em contrario.

O presidente do conselho de ministros, ministro e secretario d'estado dos negócios estrangeiros, e os ministros e secretarios d'estado das outras repartições, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 9 de novembro de 1893.—REI—Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro.—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco—Antonio de Azevedo Castello Branco—Augusto Fuschini—Luiz Augusto Pimentel Pinto—João Antonio de Brissac das Neves Ferreira—Bernardino Luiz Machado Guimarães.

«Sendo o governo credor da companhia real dos caminhos de ferro portugueses por avultadas quantias, achando-se de facto a mesma companhia em suspensão de pagamentos, e havendo-se feito ao juiz do tribunal do comércio de Lisboa a devida comunicação: hei por bem nomear, nos termos do artigo 8.º e seu § 1.º do decreto de 9 do corrente mês, uma comissão para administrar a referida companhia e praticar todos os demais actos para que lhe dê competência o mesmo decreto, composta dos conselheiros Frederico Gusmão Corrêa Arouca e João Marcellino Arroyo, ministros d'Estado honorários, e conselheiro Ernesto Madeira Pinto, director geral dos correios e telegraphos, representantes do governo; do conselheiro António Maria Pereira Carriço, Manuel Paes Villas Boas e Manuel de Castro Guimarães, administradores da companhia; e de Victorino Vaz Junior, Albert Lechat, Heinrich Hohenemser, respectivamente representantes dos credores portugueses, franceses e alemães; os quais terão como presidente o primeiro e escolherão d'entre si o vice-presidente.

O ministro e secretario d'Estado dos negócios das obras públicas, comércio e indústria assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 11 de novembro de 1893.—REI.—Bernardino Luiz Machado Guimarães.»

Repartição de caminhos de ferro

Sua magestade el-rei, a quem foi presente um requerimento da companhia do caminho de ferro do Mondego, concessionária do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, pedindo que

seja prorrogado por mais dois annos, a terminarem em 31 de outubro de 1895, o prazo para a construcção do dito ramal: ha por bem, conformando-se com o parecer de 26 de outubro proximo passado, do conselho superior de obras publicas e minas, conceder prorrogação por mais um anno, a terminar em 31 de outubro de 1894, do prazo mencionado, devendo a companhia satisfazer ás condições da portaria de 7 de janeiro do anno corrente, dando imediato começo ás obras, a que as mesmas condições se referem, por fórmula a acharem-se concluidas no prazo de mez e meio, caducando esta prorrogação desde que a companhia não execute as referidas obras dentro do corrente anno.

O que se communica ao director das obras publicas do distrito de Coimbra para os efeitos devidos.

Paço, em 11 de novembro de 1893.—*Bernardino Luiç Machado Guimarães.*

Para o director das obras publicas do distrito de Coimbra.

Tarifas de transporte

Bilhetes de ida e volta na linha da Beira Baixa.— Damos hoje, como annexo, esta tarifa que principiará a vigorar em 1º do proximo mez, e sobre a qual já démos todos os esclarecimentos em o nosso numero de 16 d'agosto, quando ella foi submetida á approvação do governo.

Levou, portanto, cerca de tres mezes para ser approvada, e durante esse tempo o publico esteve privado das vantagens que ella lhe offerece.

Verdade seja que ella não podia ser posta em vigor sem o exame minucioso e o parecer favoravel de todos os conselhos superiores, aos quaes muito deve interessar, por certo, para que tanto tempo levassem a estudal-a....

Assembléa geral da Companhia dos caminhos dc ferro atravez d'Africa

Sob a presidencia do sr. Eduardo Pinto da Silva, reuniu no dia 10 a assembléa geral d'esta Companhia.

Aberta a sessão e dispensada a leitura do relatorio do conselho de administração e do parecer do conselho fiscal, com referencia ao anno economico findo, entraram estes documentos em discussão; não havendo quem os impugnasse, foram submettidos á votação e unanimemente aprovados.

Procedeu-se em seguida ao preenchimento dos logares vagos de vogaes dos conselhos de administração e fiscal.

O relatorio é um documento importante que vamos publicar, como de costume, por isso, e por que nos falta o espaço, não faremos o seu extracto n'este numero.

A linha de Loan'a a Ambaca está em exploração em 260 kilometros; em abril proximo abrirão mais 20 kilometros e em fins d'agosto outros 20.

O rendimento tem subido mais de 30 % por anno e por kilometro explorado.

Notas de viagem

XII

De Cordova a Belmez, e a Sevilha

Sem ter ideia de ir a Belmez, cidade que, por falta de attractivos, não me chamava, levaram-me a fazer esta excursão as insistencias de varios companheiros de viagem que me pintavam as bellezas do caminho e as dificuldades do traçado.

De resto, questão de affeção local, porque a linha, sem deixar de ser interessante, não é, todavia, das mais extraordinarias em obras d'arte que tenho percorrido, e fica muito aquem da de Granada, que o meu leitor já conhece.

A estação de onde parte o comboio não é propriamente a de Cordova, mas a de Cercadilla, a que já me referi.

Tomando em direcção ao Norte, logo uns 10 minutos depois da saída galgamos a ravina de Pedroche sobre uma ponte de 154 metros, e atacamos de frente a famigerada Serra Morena que já conhecemos, o leitor e eu, em outro caminho, na vinda para Sevilha.

O viajante que olhe á direita do comboio verá continuamente e por muito tempo Cordova, e tão forte é a rampa em que vamos subindo, que a velha cidade parece que se vai afastando para baixo, como se subissemos em balão.

Com efeito, ao chegar a La Balaurana, atingimos a altitude de 420 metros, ou a diferença de uma torre Eiffel sobre Cordova.

Quatro tunneis, dos quaes o terceiro, o maior, tem 315 metros, e eis-nos no sitio celebre de aventuras dos antigos salteadores andaluzes, o Cierro Muriano, onde elles faziam o seu quartel general.

As lendas da serra acodem á memoria de todos os que ali passam pela primeira vez, e o scenario do 3.º acto da deliciosa *Carmen*, de Bizet, apparece-nos no seu original impressionante. Dois camponezes, de grossas polainas de couro e mantas ao hombro, um em frente do outro, lembram a lucta entre o Escamillo, a personificação do amor sensual, e o José, a da paixão a um tempo devoradora e piégas, da opera do grande maestro.

Só a 23 kilometros achamos a primeira estação, Obejo, e nem era preciso mais, porque a serra é muito pouco povoada; os seus antigos frequentadores não fundaram povoações.

Continuando a subir, posto que em rampas mais suaves, atingimos o ponto mais elevado da linha, 578m, em Vacar, sitio muito pittoresco e onde outrora existiu um velho castello arabe, hoje em ruinas.

Approximando-se do Guadiato, cujas aguas vão correndo á esquerda em sentido contrario á nossa marcha, a linha da serra começa a descer suavemente, passando por tres tunneis, e n'um traçado sem importancia, para viajantes de recreio, porque em relação á riqueza de solo em mineraes, a zona de Espiel é valiosissima, vai até Belmez, onde termina em estação commun das linhas andaluzas e do ramal de Almorchon, da companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante.

Este ramal e a linha de Belmez a Cordova perderam muito da sua importancia com a abertura da linha de Merida-Sevilha, por onde se faz todo o trafego da Extremadura e de Portugal, para a capital andaluza, Cadiz etc.

Como Belmez não tem o menor interesse, senão sob o ponto de vista mineiro, voltemos, no primeiro comboio e pelo mesmo caminho a Cordova, para seguir pela linha de Cordova-Sevilha a esta capital.

Sahindo, pois, de Cordova para o sudoeste, o caminho de ferro deixa á sua esquerda a linha dos Andaluces, e em breve se afasta d'ella em uma bella recta de 13 kilometros, em direcção a Almodovar, pequena villa pittorescamente assente a meia encosta da montanha que lhe dá o nome. A esquerda corre o Guadalquivir em cujas aguas seguimos.

Em breve atravessamos n'uma pequena ponte o Guadiato, já nosso conhecido e companheiro da linha de

Belmez, que ali vem precipitar-se no grande rio andaluz.

Nos seguintes 30 kilometros a linha é sem interesse especial, senão o da companhia do grande rio que ora se afasta, ora se aproxima, em tortuosas curvas. O prado é verdejante.

Palma del Rio, uma pequena cida de agricola, offerece o mais agradavel aspecto.

Situada na outra margem do rio, tem uma elegante e extensa ponte sobre este, em arcarias de pequeno vão.

Aqui entra no Guadalquivir o Genil, que vem de Granada.

O horizonte desafogado em breve se restringe, porque a linha tem que seguir entre collinas, acompanhando o rio, até passar a pittoresca garganta do Guadaluvar que atravessa n'um pequeno viaducto.

Muito interessante este ponto da linha.

Mais além, em Lora del Rio, atravessamos o Guadalquivir em uma bella obra d'arte, a mais importante do percurso, uma elegante ponte de 256 metros em oito tramos.

A' direita vemos Alcolea; proximo d'esta, Villa Nueva del Rio. A' esquerda elevam-se os contrafortes da Serra Morena.

Uns dez kilometros depois encontramos Guadajoz, de onde parte, para a esquerda, uma linha de 14 kilometros que vai a Carmona, onde se encontra com a de 43 kilometros, de Sevilha a Alcalá e Carmona, pertencente a uma companhia especial, e que vai entrar em Sevilha pela estação dos Andaluzes.

Mais cinco kilometros e eis-nos entrando a estação de entroncamento de Tocina, que já descrevi no principio da minha viagem, à vinda para Sevilha, e desde a qual o percurso até esta cidade é nos mesmos carris que vindo por Merida.

Não obstante estar em caminho direito para a cidade, ainda, d'esta vez, quiz fazer uma pequena variante subordinada ao desejo de não percorrer de novo o caminho já visto.

Foi assim que, deixando no entroncamento da linha de Cadiz o comboio que ia para Sevilha, eu tomei o que seguia para Cadiz, e fazendo n'elle a volta da cidade, passando sob o aqueducto de Carmona, fui entrar pela estação de San Bernardo com grande admiração dos respectivos empregados que não estão habituados a que, por aquelle comboio, ali cheguem passageiros.

Chamaram-me excentrico, talvez, mas eu vi mais 6 kilometros de linha que não conhecia, e tenho mais esta pequena nota que dar ao leitor:—este percurso é quasi igual ao da outra linha. A diferença é só que se vê a cidade pela direita em vez de ser pela esquerda, e que se encontra á esquerda a linha de Alcalá, a que acima me referi.

O peior foi que, não se esperando passageiros chegados n'este comboio, tive que sobraçar a maleta e caminhar a pé até o Campo da Feira, onde encontrei um tremvia que, por 10 centimos, me levou á praça da Constituição. Bem se vê que já tinha acabado a feira; alias eu teria que andar a pé outro tanto e pagaria o duplo.

Caminho de ferro electrico, subterraneo de Bruxellas

O sr. Alphonse Müllender, o activo e intelligente autor do projecto d'este caminho de ferro, a que já nos referimos no nosso numero 137, enviou-nos um elegante volume, ricamente impresso, contendo um relatorio absolutamente completo sobre o seu projecto, acompan-

hando esse relatorio dos mais interessantes esclarecimentos sobre o actual caminho de ferro tubular electrico de Londres e sobre os projectos de identicas construções que estão em estudo ou em via de realização em Paris, Berlin, Madrid, Nova-York, Baltimore, etc.

Além dos relatorios, perfeitamente elucidativos, dos engenheiros de cada uma d'estas linhas, especialmente de M. Greathead, de Londres, que o sr. Müllender encarregou dos estudos do seu notavel projecto, o livro é ilustrado por numerosas gravuras, plantas das cidades, perspectivas de diferentes pontos das linhas, perfis, traçados, installações das machinas, etc.

Por esta publicação se reconhece bem a enorme importancia d'este projecto, o seu grande alcance para a cidade de Bruxellas e tambem a actividade e tenaz trabalho que o sr. Müllender tem empregado para demonstrar as vantagens da sua ideia, que evidentemente vão sendo reconhecidas por todos que d'ella tem conhecimento, porque o caminho de ferro electrico subterraneo de Bruxellas tem sido tratado em todos os jornaes scientificos da Europa com o entusiasmo que esta arrojada empresa a todos inspira.

Das illustrações que, em grande profusão, ornam o volume a que nos estamos referindo, vê-se que tão escrupulosamente cuidado foi o projecto que os telheiros-estações que serão construidos nas ruas constituirão um verdadeiro embellemento, tão elegantes são no seu conjunto.

Finalmente, tão reconhecida está, na Belgica, a importancia d'este projecto que o nosso collega *L'Industrie*, a principal folha industrial d'aquelle paiz, e uma das mais notaveis da Europa, já ha muitos numeros que se occupa largamente d'esta linha, dando sobre ella os mais minuciosos detalhes, estudando o projecto em todas as suas partes.

O sr. Müllender, acompanhado do sr. J. H. Greathead, foi no dia 4 do corrente recebido por S. M. o rei Leopoldo, da Belgica, o qual acolheu com toda a sympathia a grandiosa ideia do infatigavel consul americano.

Nos dias seguintes os mesmos senhores foram recebidos pelo sr. Bruyn, ministro das obras publicas, e Buls, burgomestre de Bruxellas, dos quaes igualmente se espera o maior appoio para a realização d'este grande melhoramento.

Publicações recebidas

Chorographia de Portugal— pelo professor sr. Ferreira Deusdado.—Mais um livro de verdadeira utilidade acaba de ser editado pela casa parisiense Guillard, Aillaud & C.^a, cuja filial em Lisboa é na rua Aurea, n.^o 242, 1.^o

A *Chorographia de Portugal* é verdadeiramente util, pois é o que mais completo se tem publicado sobre o assumpto, abrangendo e compilando variados elementos de summa importancia, baseados nos mais rigorosos dados.

A obra a que nos referimos custará 17000 réis. Acabamos de receber d'ella os dois primeiros fasciculos.

São 20 os mappas, coloridos e primorosamente executados, e 50 as gravuras que a *Chorographia de Portugal* contém, intercalados no texto da obra, que formará um bello volume *in-folio*.

O 1.^o fasciculo insere tres mappas de Portugal: planispherico da metropole e colonias, orographic e hydrographic. O 2.^o traz dois magnificos mappas colo-

ridos—Portugal geológico e Portugal hypsometrico—de pagina separada.

A casa Guillard, Aillaud & C.^a pede-nos que previnhamos todos os srs. professores a quem tem sido enviados prospectos-vales da Chorographia do sr. F. Deusdado, que os mesmos são válidos até se anunciar o contrario, isto em virtude de n'elles se dizer, que só são válidos até 1 de outubro corrente.

Agenda-formulario medico-pharmaceutica. — Referida ao 2.^o semestre do anno corrente. Tambem da casa Guillard, Aillaud & C.^a recebemos esta *Agenda*, que contém preciosas indicações ácerca de medicamentos modernos e alguns novos tratamentos, e insere uma parte destinada a utilissimas noções praticas, pelo pharmaceutico sr. Augusto Cesar da Costa Goes.

Esta publicação, além d'un elegante e portatil livro de notas, é um util repositorio de apontamentos, que a tornam indispensavel tanto á classe medica como á pharmaceutica.

Moda Ilustrada. — Recebemos o numero ultimamente publicado e que é o primeiro editado pela nova empreza, a livraria Bertrand, do Chiado, hoje propriedade do sr. José Bastos.

A nova livraria editora promette, na sua circular de apresentação, ter sempre o mais completo e moderno fornecimento de obras literarias e scientificas, promessa que, nas visitas que ali temos feito, verificámos estar já cumprida.

Depois de escripta esta noticia, recebemos o n.^o 349 do 18.^o anno d'este interessante jornal de *modas para senhoras*.

Contém 12 paginas com 63 figurinos, variedade de artigos literarios, contos, romances e poesias, proprios para *senhoras*, enigmas, anecdotas, logogryphos, perguntas a premio etc.

Industrias estrangeiras

A sociedade Baume et Marpent, de Haine-S. Pierre, Belgica, teve durante o anno findo em 30 de junho ultimo encommendas no valor de 4.803.017 francos, realisando um beneficio de 230 mil francos do qual repartiu um dividendo de 10% (25 francos) ás acções de capital, e 4 fr. e 20 centimos por titulo ás decimas de fundador.

O relatorio, consignando o estado prospero da sociedade, faz merecidos elogios a mr. Léon Moyaux, gerente, pela actividade e competencia com que dirigiu os trabalhos e a administracão.

Carteira dos accionistas

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Tendo os corpos gerentes d'esta companhia resolvido proceder no corrente anno a uma amortisacao extraordinaria das suas obrigações, faz-se publico que, durante o mez de novembro, a companhia receberá propostas, em carta, em que o proponente decla-

re quantas obrigações vende pela quantia de 1:200.000 réis, importancia que a companhia separou para tal fim.

As obrigações entregues acompanhadas dos titulos representativos de juro em dívida, e aos seus possuidores serão entregues os titulos de usofructo a que se refere o art. 37 dos estatutos.

Tendo a companhia em vista amortisar d'este modo o maior numero possivel d'obrigações serão preferidos os proponentes que as offereçam por preço mais baixo, podendo a companhia ou compral-as em lote a um só vendedor ou a diversos offerentes, como melhor lhe convenha.—Lisboa, 31 de outubro de 1893.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de novembro.

A quinzena, que hoje finda, foi singularmente movimentada. A baixa repentina das cotações dos nossos fundos nos mercados estrangeiros não deixou de impressionar e forçou mesmo o sr. ministro da fazenda e a junta do credito publico a telegraphar para as diversas capitais, aos respectivos ministros plenipotenciarios, com o fim de dar desmentido a boatos que porventura tivessem podido influir n'aquelle inesperada depressão. Produziram o seu natural efecto.

O mercado de cambios esteve bastante animado, mas accentuou-se a falta de divisas estrangeiras, o que não permitiu a melhoria, que em principios da semana passada se chegou a manifestar. As letras sobre Londres negociaram-se de 41 a 40 1/8. Os cambios mantiveram-se com bastante firmeza, sem grandes desvios, porque os compradores, não tendo necessidades urgentes, julgaram mais conveniente aguardar melhor oportunidade. Preços: chéque sobre Londres de 40 5/8 a 40 1/2, sobre Paris de 702 a 705. As libras tiveram offertas a 57870 réis.

Na Bolsa de Lisboa as inscrições de assentamento regularam de 31,80 a 31,20, com uma ligeira flexão a 30,50 em meados da quinzena (dia 8), as de coupon de 31,20 a 31,10, a dívida externa a 27%, as obrigações do empréstimo de 1888 (4 p. c.) de 13.800 a 14.100 réis, as de 1890 (4 p. c. conv.) a 32.400 réis, as de 1888-89 (4 1/2 p. c. conv.) a 38.000 réis.

As accões do Banco de Portugal, que haviam ficado a 112.000 réis no fim do mez, oscillaram para 111.000 réis, mantendo-se porém as do Banco Lisboa & Açores a 84.000 réis, as do Commercial de Lisboa a 82.000 réis, as do Banco Ultramarino a 49.000. As obrigações prediaes (6% ass.) regularam de 90.000 a 90.500 réis, as de coupons mantiveram o preço de 86.000 réis.

Subiram as obrigações da companhia Loanda-Ambaca, que voltam a ter procura, tendo-se vendido algumas a 49.500 réis. Continuamos a achar uma excellente applicação de capital. A companhia acaba de publicar o seu relatorio, que é um documento muito bem feito, demonstrando claramente a progressão das receitas que, tendo começado por 17 contos, já attingiu a cifra dos 100. Os compromissos da companhia estão reduzidos a 950 contos de réis. A exploração vai-se desenvolvendo e o futuro mais auspicioso espera esta companhia, em que sempre depositámos a maior confiança.

A situação do Brazil continua a ser muito grave, renovando-se o bombardeamento da capital federal, fechando os bancos, paralysando por completo os negócios. Ha, porém, quem acredite que a solução do conflicto está imminente. Oxalá que a paz e a tranquillidade voltem breve e que a vida económica e financeira regresse ao seu estado normal. Para se avaliar bem a importancia que tem para Portugal o restabelecimento da ordem no Brazil, bastará dizer que, segundo informações de todo o ponto auctoradas, o valor da propriedade portugueza no Brazil orça por mais de 200.000 contos fortes e que o valor das remessas annuas feitas d'allí para Portugal está computado em 10.000 contos fortes!

J. F.

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

	NOVEMBRO														
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	—
Bolsa de Lisboa :															
Inscrições assent.....	32,00	31,80	-	-	31,00	31,26	30,50	31,30	31,30	31,20	-	30,80	31,20	31,05	-
* coupon.....	-	-	-	-	31,50	-	30,40	-	31,25	31,10	-	30,80	31,90	31,00	-
Dívida externa.....	-	27,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres 3%: ..	20,62	20,75	20,75	-	20,62	20,25	19,38	20,25	20,37	20,50	-	20,50	20,31	20,37	-
Bolsa de Paris 3%: ...	20,56	20,75	20,50	-	20,56	20,37	20,25	20,00	20,43	20,37	-	20,37	20,25	20,25	-

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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - NOVEMBRO - DIAS														
		2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	—	—
Lisboa...	ACCÕES Comp. Real Portuguesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15.000	-	-
	OBRIG. Comp.º Real Portuguesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa	-	-	-	48.500	-	49.000	-	-	49.500	-	-	-	-	-	-
Paris....	ACCÕES Comp. Real Portuguesa	65	-	-	-	60	61	65	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid-Cáceres-Portugal	-	-	42	42	42	42	41	-	-	42	-	-	-	-	-
	» Norte de Espanha	110	107,50	111	110	105	101	103	110	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	135	135	138,75	136	133	134	135,50	138	-	-	-	-	-	-	-
	» Andaluzes	250	248,50	245	250	250	243	247,50	253	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portuguesa	100,50	100	100	400	97,25	88	97	99	106	111	100	-	-	-	-
	» C.º da Beira Alta	71,25	-	74	-	75	72,50	72	71,25	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid-Cáceres-Portugal	-	-	128	129	127	-	-	127	129	129	128	-	-	-	-
Londres...	Norte Espanha 1.º hypot.	289	287	288	289	282,50	280,50	284	288	-	-	-	-	-	-	-
	Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd..	Atravez d'Africa	39	38,25	-	-	-	-	38,25	38,25	39	-	39,25	40	-	-	-
Bruxellas.	Atravez d'Africa	-	-	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO								
		1893			1892			Totaes			1893			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1893	Réis	Réis	1893	Réis	Réis	1893	Réis	1892
COMPANHIA REAL	de a Antiga rede e nova não garantida.	22 28	Outub.	690	62.609:000	90.737	690	60.173:400	87.207	2.444.702:000	2.337.458:577	107.243:423	-	-	-	-
	»	29 4	Novemb.	»	54.771:000	79.378	»	57.681:541	83.596	2.499.473:010	2.395.440:118	104.332:882	-	-	-	-
Nova rede garantida.	22 28	Outub.	380	7.292:000	19.189	334	5.978:091	17.898	254.128:000	240.264:373	13.863:427	-	-	-	-	
	29 4	Novemb.	»	5.478:000	14.445	»	5.787:973	17.329	239.606:000	246.052:546	13.553:454	-	-	-	-	
Sul e Sueste...	-	-	475	-	-	475	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro	30 5	Agosto	353	18.120:501	51.332	353	18.050:051	51.133	538.309:338	503.897:370	34.411:968	-	-	-	-	-
6 12	»	»	20.472:532	57.995	»	18.645:325	52.819	558.781:870	522.542:693	36.239:477	-	-	-	-	-	-
13 19	»	»	21.742:967	61.594	»	18.797:592	53.250	580.524:837	541.340:287	39.484:550	-	-	-	-	-	-
8 14	Outub.	253	6.877:166	27.182	253	6.707:524	26.511	231.586:403	220.590:048	10.996:355	-	-	-	-	-	-
Beira Alta....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	1 7	Outub.	105	1.456:307	13.869	105	1.564:395	14.870	52.969:025	49.452:310	3.516:515	-	-	-	-	-
18 14	»	»	1.416:677	13.492	»	1.462:102	13.924	54.385:702	50.914:612	3.474:090	-	-	-	-	-	-
15 21	»	»	1.451:791	13.826	»	1.576:300	15.012	55.837:493	52.490:912	3.346:584	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha	7 13	Outub.	3393 Ps.	1.838:492	Ps.	548	3393 Ps.	2.039:302	Ps.	601 Ps.	66.602:998	Ps.	67.983:942	-	Ps. 1.380:944	
14 20	»	»	1.810:858	534	»	1.907:884	562	68.413:857	69.891:826	-	1.477:969	-	-	-	-	-
21 27	»	»	1.768:525	521	»	1.856:681	547	70.182:382	71.748:508	-	1.566:126	-	-	-	-	-
Madrid — Zara- goza — Alican- te.....	15 21	Outub.	2672	1.184:494	443	2672	1.246:690	466	41.378:064	42.652:576	-	4.274:512	-	-	-	-
Andaluzes	22 28	»	4.078:805	403	»	4.144:483	428	42.456:869	43.797:059	-	1.340:489	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva.	15 21	Outub.	894	304:646	341	894	324:144	363	11.770:818	11.786:232	-	15:44	-	-	-	-
22 28	»	»	298:451	334	»	320:632	359	12.069:270	12.406:863	-	37:595	-	-	-	-	-
15 21	Outub.	180	67:623	375	180	56:669	314	1.976:939	2.154:835	-	177:896	-	-	-	-	-
22 28	»	»	55:835	310	»	52:863	293	2.032:775	2.207:699	-	174:924	-	-	-	-	-
29 4	Novemb.	»	50:292	279	»	56:145	311	2.083:066	2.263:844	-	180:778	-	-	-	-	-

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de novembro

| LINHAS DA COMPANHIA REAL | Lisboa R. a Fig. a Fig. a Lisboa R. | Alcant. a Casc. | Casc. a Alcant. | LINHAS DO SUL E SUESTE | Vian. a Valença | Valença a Vian. |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Part. Cheg. |

</tbl_struct

Linhas portuguezas

Linha americana.—O sr. Francisco José Lopes pediu a concessão d'uma linha americana entre o Funchal e Camara de Lobos. A companhia está quasi organizada. O trajecto d'um a outro ponto é de 12 kilometros. Consta que está encarregado dos estudos d'esta linha o conductor de obras publicas, sr. Abel Nunes, que parte brevemente para o Funchal.

Lourenço Marques.—O governo da república do Transvaal confirmou oficialmente perante o governo portuguez a declaração já feita de que nenhum caminho de ferro será construído em direcção a Pretoria, enquanto não estiver concluída a linha que deve ligar aquella cidade com Lourenço Marques, o que se espera succederá em 1895.

Tunnel de Alcantara.—Estão concluidos os trabalhos da reconstrução d'este tunnel, faltando apenas acabar alguns empedrados e outros detalhes de pequena monta.

Logo que a comissão do governo o examine e o approve, será restabelecida por elle a circulação dos comboios, o que poderá realizar-se ainda este mês.

Ascensor da Graça.—Segundo noticiam collegas, a camara municipal, a pedido da direcção da Nova Companhia dos Ascensores Mecânicos, consentiu que se suspendam as paragens nas carreiras ascendentes d'este elevador, excepto em casos de força maior, mas sob condição que nas viagens descendentes os passageiros não poderão sair ou entrar, em qualquer ponto do trajecto.

Quer dizer que, por acordo entre a intelligente direcção da companhia e a camara, o serviço do ascensor só utilizará aos que tem que ir de um a outro extremo da linha, ficando privados de o utilizar todos os moradores do transito e suas vizinhanças, aos quais o ascensor só fica servindo para incommodo e risco de lhes quebrar as pernas.

Grandes cabeças!

Linhas hespanholas

Grao a Valencia e Turis.—A inauguração oficial d'este caminho de ferro, na secção d'aquela cidade a Torrente, deve ter-se realizado hontem, segundo anunciavam os periodicos locaes.

Valladolid a Ariza.—Estiveram em Valladolid, onde foram examinar as obras que se estão fazendo até Laguna, o engenheiro-chefe e sub-director dos caminhos de ferro de Madrid-Zaragoza-Alicante, e o engenheiro da construção d'aquela nova linha. De Valladolid partiram em direcção a Peñafiel, achando os trabalhos muito adiantados, de forma que talvez seja possível abrir toda a linha á exploração no proximo estio.

Novas linhas.—A industrial cidade de Alcoy terá dentro de pouco tempo tres caminhos de ferro, além do que já está em exploração, desde aquela cidade até Puerto de Gandia. Serão elles os de Villena, Játiva e outro que, partindo de Alicante e atrevendo Jijona e Torremanzanas, virá dar a Alcoy. Espera-se que os trabalhos do campo estejam concluidos antes do fim do corrente mês. Os estudos são feitos por conta de uma importante companhia catalã.

Salamanca a Plasencia.—Diz um collega hespanhol: «Correm boatos de que brevemente serão retomados os trabalhos do caminho de ferro transversal, no percurso comprehendido entre Salamanca e Plasencia. Diz-se que os contractistas aceitaram o convenio que lhes foi proposto, cuja parte fundamental consistia em lhes ser abonado em metal 67 % das suas situações e 33 % em obrigações de carácter preferente, e que sendo assim, mr. Simon, socio de D. Carlos Bartissol, contractou o assentamento da linha, desde Malpartida a Salamanca, dispondo-se a começar as obras em seguida.

Madrid, Aranda e Burgos.—Teve lugar ha dias, em Algete, uma reunião para se tratar da construção do caminho de ferro de via reduzida, de Madrid, Aranda e Burgos, por Torrelaguna e Buitrago

com ramal a Alcalá de Henares, reunião em que tomaram parte importantes individualidades da finança e da política de Madrid.

O sr. Martinez Aquerreta, em nome dos concessionarios, expôs o fim da reunião, declarando ser da maior importancia a projectada linha, cuja primeira parte, de Madrid a Aranda, favorece e serve para cima de setenta povoações com 70:000 habitantes, não contando os de Madrid e os de Aranda até Burgos, com os quais esse numero excederá a 700:000. Actualmente estes povos carecem, não só de linhas ferreas, mas muitos d'elles nem estradas teem para se comunicarem.

As condições do traçado são apropriadas a uma exploração regular e económica, sendo o percurso estudado o mais curto, quasi em recta, entre os pontos extremos.

As curvas e rampas são as geralmente admittidas; o custo kilometrico é um pouco caro, devido ao grande movimento de terras e obras de pouca luz que ha a fazer para a divisoria de Somosierra, que separa as províncias de Madrid e Segovia.

A linha só seguirá de Aranda a Burgos no caso da de Segovia a Burgos por Aranda não se construir, ou, pelo menos, demorar em se construir.

Para esta eventualidade, projecta-se igualmente ligar a estação com a de Ariza a Valladolid. Se a via reduzida fosse prolongada até Burgos, seria facil a comunicação desde esta cidade com as linhas em construção, de Burgos a Santander por Valmaseda.

Monistrol a Montserrat.—Durante o primeiro anno de exploração d'este caminho de ferro de cremalheira transitaram por elle 70:000 passageiros, e vão desapparecendo os receios que ao principio inspirava este sistema de via, que pela primeira vez se estabelecia em Hespanha. A companhia acabou ha pouco a estação de Montserrat, que fica um edificio elegante e em excellentes condições. Em todo o caso, 200 passageiros por dia é bem pouco para uma linha d'este genero.

Valladolid a Ariza.—Proseguem com grande actividade as obras d'este caminho de ferro; a construção da via vai muito adiantada e a maior parte dos trabalhos de fabrica acham-se concluidos. São dignas de menção as cinco pontes sobre o rio Douro, quasi todas com 60 metros de vão e algumas com obras accessórias de importância; a do rio Duranton, de dois tramos metálicos de 30 metros e dois arcos de 10 metros; a do Riaza, com dois tramos de 25 metros; a de Rejas, com um vão de ferro de 20; a de Torderon, de 10 metros; a sobre o rio Ucer, de dois tramos de 30; no barranco de Chéreoles, uma ponte de 10 metros de luz com 22 metros de extensão; sobre os rios Reajo e Najema pontes metálicas de 25 metros.

O tunnel de San Esteban já está perfurado em toda a extensão (254 metros); a abobada acha-se prompta e está-se trabalhando nos estribos. A abobada do tunnel de Puebla de Eca, de 140 metros, acha-se igualmente concluída, estando-se agora a construir os estribos.

Muitas das casas de passagem de nível e para guardas, estão quasi construidas, e é provavel que dentro em pouco se dê principio à construção das estações e seus accessórios.

Uma novidade util.—Foi collocada na torre da egreja da cerca publica de Paterna uma campainha que, por meio de corrente electrica, avisa o publico com 15 minutos de antecedencia da passagem dos comboios pela estação do caminho de ferro, afim de que as pessoas que precisem utilizar-se do serviço dos mesmos comboios tenham tempo de ir para a estação.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

O jornal oficial da Republica Franceza publicou um resumo da conta da garantia de juros das cinco companhias: Este, Oeste Orléans, P.-L.-M. e Meio-Dia, relativo ao anno de 1892.

Estas companhias exploraram no anno passado, por conta da garantia, uma extensão média de 25:038 kilometros; o percurso dos comboios elevou-se a 192.710.907 kilometros.

As receitas foram:

Trafego.....	fr. 890.643.000
Diversas.....	" 8.475.000
Total.....	" 899.118.000

E as despesas:

Administração central e gastos geraes.....	fr. 43.875.000
Exploração.....	" 168.248.000
Material e tracção.....	" 163.805.000
Via.....	" 101.901.000

Total.....	" 478.189.000
------------	---------------

Os lucros líquidos elevaram-se a fr. 423.383.000. Os encargos do capital foram:

Acções.....	fr. 123.956.000
Obrigações (deduzindo as annualidades pagas pelo Estado).....	" 385.493.000
Total.....	" 509.449.000

A insuficiencia que o Estado tem de cobrir, em virtude da sua garantia, é de fr. 86.066.000.

No anno passado, o numero de passageiros chegados ás estações de Paris, não incluindo as estações de cintura, foi de 43.513.168; os passageiros que sahiram de Paris (exceptuando igualmente as estações da cintura), elevaram-se a 44.181.367. O movimento de passageiros elevou-se, pois, ao importante numero de 88 milhões, ou sejam 9 milhões a mais que em 1891, em que o movimento de passageiros foi de 79.395.290, dos quais 40.099.850 sahiram de Paris e 39.295.440 entraram na referida cidade.

O movimento de passageiros nas diferentes estações de Paris foi:

	Partida	Chegada
Montparnasse-État.....	74.764	79.306
Paris-Norte.....	6.820.435	6.784.062
Paris-Leste.....	4.597.484	4.625.854
Bastilha-Vincennes.....	6.651.928	6.603.708
Saint Lazare.....	17.984.522	17.512.330
Montparnasse-Oeste.....	2.407.501	2.382.718
Campo de Marte.....	61.569	65.040
Paris-Orleans.....	1.882.463	1.839.717
Paris-Sceaux.....	1.179.821	1.145.718
Paris-P. L. M.....	2.518.471	2.471.275
Totaes.....	44.178.958	43.510.828

Suprimimos n'este quadro as estações de Batignolles e Bercy e as de Grenelle e Vaugirard (mercadorias).

O aumento foi geral em todas as estações mas os mais sensíveis foram na companhia do Norte, que teve mais cerca de 2 milhões e na companhia do Este, cujo numero foi superior a tres milhões e meio.

O movimento de mercadorias nas estações de Paris, em 1892, foi um pouco inferior ao de 1891; o peso das mercadorias registrado durante o anno passado (expedições e chegadas reunidas), foi de 8.397.500 toneladas, das quais 7.899.313 por pequena velocidade e 498.187 por grande velocidade; o peso, em 1891, foi de 8.479.702 toneladas, sendo 8.005.331 por pequena velocidade e 474.371 por grande velocidade.

INGLATERRA

As linhas ferreas da Grã Bretanha ocupavam, em 31 de dezembro 1892, uma extensão de cerca de 32.642 kilómetros, mais 215 quilómetros que em fins de 1891.

O capital da construcção d'estes 32.642 kilómetros era, em 1892, de 944 milhões 357.320 libras esterlinas. As receitas totaes das diversas companhias elevaram-se, no mesmo anno, a 78.535.800 libras esterlinas, como segue:

Passageiros.....	Lb. 30.252.000
Mercadorias, gado e mineraes.....	" 42.865.000
Diversos.....	" 5.418.000

O numero de viajantes transportados foi de 864.435:000 em 1892, mais 18.972.000 que em 1891. O aumento de numero de passageiros de 1.ª classe, foi de 179.000; havendo uma diminuição de 1.531.000 no numero dos de 2.ª classe e um aumento de 20.324.000 no de 3.ª classe.

O aumento total das receitas, em 1892, em comparação com as de 1891, foi de 232.000 libras.

O coefficiente das despesas, em relação ás receitas, foi, em 1892, de 56 %.

As despesas, em 1892, elevaram-se a 43.980.000 libras esterlinas, mais 573.000 libras que em 1891.

As receitas líquidas foram, portanto, de 34.555.800 libras esterlinas, menos 341.000 libras que em 1891.

Em relação ao capital desembolsado, as receitas líquidas não representam, em 1892, um lucro superior a 3,85 %.

Uma invenção bastante engenhosa está sendo actualmente introduzida nas carruagens do caminho de ferro *Metropolitan District*, de Londres, a qual consiste n'um novo sistema de iluminação electrica supplementar.

Cada compartimento tem quatro lampadas; para as accender, deve o passageiro deitar uma moeda de um penny n'um appare-

lho automatico, colocado debaixo das lampadas, podendo em sequida dirigir a luz para o livro ou jornal que desejar ler.

A lampada conservar-se-ha accesa pelo espaço de meia hora.

REPÚBLICA ARGENTINA

A casa bancaria de Londres, Morgan & C.º, acaba de propor um accordo ás companhias de caminhos de ferro garantidos, para o pagamento do que a nação lhe deve.

A dita casa telegraphou ao ministro da Fazenda, mostrando desejos de concluir este negocio o mais breve possivel.

Além d'esta proposta houve mais duas outras com eguaes pretencões, de casas bancarias de Buenos Aires, uma para o pagamento d'essas garantias em titulos nacionaes, e outra para o pagamento da metade sómente, ou seja um milhão e quinhentos mil pesos, em ouro e a curtos prazos.

Como, porém, todas essas propostas teem por base a liberdade de tarifas, e condição indispensavel para qualquer acordo, o governo argentino recusou-as sem mais explicações.

O numero de milhas exploradas pela *Buenos Aires and Rosario railway company* foi de 843, em 1892, e de 903, em 1893. As receitas e as despesas no 1.º semestre do corrente anno, em comparação com as de igual semestre do anno anterior, foram:

	1.º semestre	Comparação do 1.º semestre		
		1893	1892	Augmto
Receitas brutas.....	Lb. 332.242	265.968	56.273	
Despesas d'exploração.....	" 167.660	127.380	40.280	
Receitas líquidas.....	" 164.582	138.588	15.993	

O saldo disponivel foi de lb. 22.691, levado a conta nova até serem conhecidos todos os resultados do anno.

A situação d'esta companhia foi muito brillante, até ao mes d'abril mas depois, a agitação politica e as revoltas no paiz, prejudicaram-a consideravelmente.

O agio, durante os primeiros seis meses esteve, termo medio, a 213 1/4, ou seja lb. 0.1.3 1/4, o valor da piastra argentina.

Durante o periodo correspondente ao ultimo anno, o premio medio do ouro foi de 246 1/2, o que dava á piastra o valor de: lb. 0.1.13 1/4.

As tarifas das companhias aumentaram de 100 a 110 %, e ultimamente, em certas casas, em 120 %.

PERU

Lane, o engenheiro encarregado das obras do caminho de ferro central do Peru, publicou importantes esclarecimentos ácerca da actividade relativa dos seus trabalhadores a grandes alturas. Até uns 8 ou 10 mil pés um operario faz praticamente o mesmo trabalho que no nível do mar, sempre que se tenha acostumado a essas alturas ou que nascesse na America do Sul. Aos 12.000 pés a actividade diminue até que, aos 14 ou 16.000 pés, ha uma perda de uma terça parte de trabalho comparado com o que se faz a altitude regular. Não obstante o termo medio do trabalho é excellente n'essas grandes alturas, devido á ausencia de doenças. Regra geral: o operario deve passar duas semanas antes que se acostume a trabalhar n'essas grandes alturas.

A capacidade vai aumentando gradualmente e não chega ao maximo senão depois de algumas semanas e algumas vezes meses, conforme a força physica do individuo.

INDIA

A companhia dos caminhos de ferro *Syria Ottoman Railway* vai continuar a construcção do caminho de ferro de Acre a Damascus. A linha terá cerca de 150 milhas de extensão, e parece que ficará concluida no espaço de dois annos. As primeiras cinco milhas estarão terminadas dentro em pouco, e espera-se que a secção de 50 milhas até ao rio Jordan fique prompta em abril de 1894.

Mercado de metais

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

Em 10 de novembro.

Cobre — mercado firme — Spot Gobs & Gmbs: Lb. 42 7/8 a Lb. 42 15/16 — tres meses, Lb. 42 17/16 a Lb. 43 5/8 — Tough Lb. 46 a Lb. 46 10/16 — Best Lb. 46 10/16 a Lb. 47 — chapas Lb. 53 a 53 10/16.

Metal Amarelo — 4 1/2 a 4 5/8.

Estanho — Mercado mais facil — Straits — Lb. 76¹⁰/— a Lb. 77
— Australiano Lb. 77 a Lb. 77¹⁰/— tres meses : Lb. 77¹⁰/—
a Lb. 77¹⁷/6 — Inglez, Lb. 81 a Lb. 82.
Folha de Flandres — I. C. Cokes 11/— a 12/3.
Chumbo — Inglez, Lb. 9¹⁷/6 a Lb. 10 — Hespanhol, Lb. 9¹⁵/— a
Lb. 9¹⁷/6.
Chumbo, chapas — Lb. 10¹⁰/— a Lb. 10¹⁵/—.
Zincos (spelter) — Lb. 17 a Lb. 17²/6.
Zincos, chapas — Lb. 20 a Lb. 20¹⁰/—.
Prata — baixou 1/16 — fechou a 32⁷/6.
Azougue — Lb. 6⁷/6 em primeira mão — Lb. 6⁶/6 a Lb. 6⁷/— em
segunda mão.
Antimonio — Lb. 38 a 39.
Ferro — Escocez, pigs 42⁴/4 a dinheiro 42⁶ 1/2 um mez.
" — Middlesbro, 34⁴/4 " " 34⁶ " "
" — Hematite, 44³ 1/2 " " 44⁶ " "

Preços da casa Harrington & C.º, de Liverpool

Em 2 de novembro

Prata em barra — 32 d. p. onça Standard.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

TAREFA N.º 33

Fornecimento e montagem de taboleiros metálicos

No dia 2 de dezembro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa, perante a comissão administrativa d'esta companhia, serão recebidas propostas para o fornecimento e montagem dos taboleiros metálicos das pontes de Mocate, de Simões e de Melga na linha do Norte.

As propostas serão endereçadas ao director geral da companhia na estação central de Lisboa, com a indicação no sobreescrito.... Proposta para o fornecimento e montagem de taboleiros metálicos, e redigidas segundo a fórmula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em.... obrigo-me para com a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes a fornecer e montar os taboleiros metálicos das pontes de Mocate, de Simões e de Melga na linha do Norte, na conformidade das condições patentes durante o prazo d'este concurso e das quais tomei pleno conhecimento pelo preço total de.... réis (por extenso) sendo.... réis pelo taboleiro da ponte de Mocate réis pelo taboleiro da ponte de Simões e réis pelo taboleiro da ponte de Melga etc. No caso de haver modificações impostas ao arrematante, a sua importância será paga ou deduzida no preço total conforme houver aumento ou diminuição do peso dos taboleiros pela companhia real pelo preço de 110 réis por kilogramma de ferro forjado ou laminado e 60 réis por kilogramma de ferro fundido (data e assinatura por extenso e em letra bem intelligivel).

As condições e os desenhos relativos a este concurso estão patentes na repartição de via e obras, estação de Santa Apolonia e na agencia da companhia real em Paris, rue Chateaudun n.º 28.

O deposito provisório de garantia d'esta tarefa na importância de 400.000 réis será feito na caixa da companhia em Lisboa.

Lisboa 31 d'outubro de 1893.

Arrendamento de terreno junto á estação de Torres Vedras

No dia 18 do corrente pela 1 hora da tarde, na estação de Lisboa em Santa Apolonia, serão recebidas perante o sr. engenheiro chefe da exploração propostas em carta fechada, designando bem expressamente no sobreescrito o conteúdo para o arrendamento até 30 de Setembro de 1894 do terreno situado á direita e á esquerda da via, kilometro 64.400 da linha d'Oeste, junto á estação de Torres Vedras, medindo 12,638².

A planta e as condições do arrendamento estão desde já patentes na repartição de via e obras, na estação de Santa Apolonia.

Lisboa, 4 de Novembro de 1893.

Fornecimento de madeiras diversas

No dia 6 de dezembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão administrativa d'esta companhia, serão abertas propostas em carta fechada para o fornecimento de 40 vigas de mogno, 50 pranchas de nogueira, 50 pranchas de freixo, 200 pranchas de bôrdo «olho de perdiço», 60 kilogrammas de folha de bôrdo «olho de perdiço», 60 vigas de caryado do norte e 30 vigas de pitch-pine.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central

dos armazens, edifício da estação de Santa Apolonia, e em Paris, na agencia da companhia real, 28 rue Chateaudun.
Lisboa, 6 de Novembro de 1893.

Fornecimento de materiais

No dia 22 do corrente mês de novembro, pela 1 hora da tarde na estação de Lisboa (Rocio) perante a comissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento dos seguintes cinco lotes:

Lote n.º 1 — escovas, espanadores, brochas, pinças e camurças;
lote n.º 2 — canastras para carvão; lote n.º 3 — bocas para candeiros de petróleo; lote n.º 4 — campanulas e roldanas para telegrapho;
lote n.º 5 — livros copiadores, pastas e almofadas para carimbo.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de Lisboa (Santa Apolonia).
Lisboa, 6 de novembro de 1893.

Fornecimento d'encerados para wagons

No dia 11 do próximo mês de dezembro, pela 1 hora da tarde, na estação de Lisboa (Rocio) perante a comissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 120 encerados de oito metros de comprimento e cinco de largura para cobrir wagons.

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

Lisboa, 11 de novembro de 1893.

Fornecimento de creosote

No dia 13 do próximo mês de dezembro, pela 1 hora da tarde na estação de Lisboa (Rocio) perante a comissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 500.000 kilogrammas de creosote para preparação de madeiras.

As condições estão patentes: em Lisboa, na repartição central dos Armazens, estação de Lisboa (Santa Apolonia) e em Paris, na agencia da Companhia Real, 28, rue Châteaudun.

Lisboa, 13 de novembro de 1893.

Caminhos de ferro do sul e sueste

Faz-se público que, pela uma hora da tarde de 18 do corrente na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de camurças em pelles para limpeza.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de 2.500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão lugar, o primeiro na thesouraria d'estes caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos, à ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 8 de novembro de 1893.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimentos de 70 anos para máquinas locomotivas

No dia 18 do mês de novembro, 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do respetivo administrador, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 70 anos para máquinas locomotivas, que será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na secretaria dos armazens gerais, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 10 horas da manhã até às 4 da tarde.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisório de 27.000 réis no cofre d'esta direcção, devendo apresentar no acto do concurso documento que prove terem efectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos à licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma:

«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 anuncio de 21 de outubro ultimo, 70 anos para máquinas locomotivas, pelo preço de....»

(Data e assinatura do proponente.)

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

Porto, 21 de outubro de 1893.

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
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 Araújo — 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, 2º.
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 Laverre — 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.—Etablissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA Braganza Hotel — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre.—Propri. Victor Sastelli.

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

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

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

LISBOA Grand Hotel Central — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministeres, 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 Avenida — Maison de 1.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Propri. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

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

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

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

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

LISBOA Francfort Hotel. — No centro da cidade. — Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 réis. — Trez frentes. Praça de D. Pedro, 113.

CASCAES Hotel Central. — De 1.º 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. — Esplendiosos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria: 1.500 a 2.500. — Prop. João Nunes.

BUSSACO Hotel Restaurant da Matta. — Servico de 1.º 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 telefono — Serviço de 1.º 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, proprietaire.

PORTO Hotel Bragança. — Aceio, mesa abundante e variada, vinho à discreção. Diaria, 1.200 a 1.500 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discréion.

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.º 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.º 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. 1.500 a 1.800 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 1.500 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 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. Falha se italiano, inglez, francez e portuguez.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — illuminação electrica — luxuosos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.

SEVILHA Fonda de Jesus Maria. — Calle Moratin — no centro da cidade — casa confortavel e economica — mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

MALAGA Nuevo Hotel Victoria — Prop. Cristóbal Gamero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos aposentos, excellente 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.

MARCA
registrada
L & L
em Portugal



Tubos de
todos os diametros,
comprimentos e
espessuras



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



Birmingham, Londres, Liverpool e Manchester. **FABRICAS:** Albion Tube Works, Birmingham e Coombs-Wood Tube Works, Haleowen. Fabricantes de todas as classes de tubos de ferro forjado e aço e acessorios para os mesmos.

Tubos para caldeiras fixas, locomotivas e maritimas, para sondas, postes, etc., para pressão hidráulica e atmosférica, cilindros de vacuo, etc., etc. Tubos especiais para fins especiais. Tubos para vinho, para injectores. Tubos para gás, água e vapor. Tubos para máquina a vapor.

Todos os tubos d'estas fabricas são submetidos a repetidas provas hidráulicas, a fim de garantir as resistencias Empregam 1:000 operarios e máquinas a vapor representando um agregado na força de 500 cavallos indicados.

HERBERT CASELS, 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, avenaes, 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.

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.^o

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 machina, carda inglexa, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc., etc., e botões de caroço. Colchetas de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boînes e frascos em todas as cores e tamanhos.

CONSTRUÇÕES EM TODO O GENERO

Escriptorio: Rua dos Capelistas n.º 90, 2.^o

LISBOA

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

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

Rua dos Capelistas, 90, 2.^o





FUNDIÇÃO DO OURO
PORTO
ra como para mar, até à força de 200 cavalos, de qualquer dos sistemas mais aperfeiçoados e uteis.—
Motores hidráulicos, máquinas de distilação, 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.

A FABRICA DE FUNDIÇÃO DO OURO,
fundada em 1864 por Luiz Ferreira de Souza
Cruz, seu actual director e gerente, que foi
premiado com as primeiras medalhas na ex-
posição industrial portuense de 1861, sen-
do uma por distinção; — com a medalha
de prata na exposição agrícola de Braga em
1863; — com a medalha de honra na exposi-
ção agrícola de Lisboa em 1864; — com o di-
p'oma de mérito na exposição universal de
Vienna d'Austria em 1873; — e com a meda-
lha de 3.ª classe da Associação nacional, agri-
cola, manufactureira e commercial de Paris
em 1879, — acha-se hoje extraordinariamente
augmentada com importantes máquinas para
auxilio dos seus trabalhos, e por isso muito
habilitada para a construção de máquinas
e caldeiras de vapor, tanto para ter-

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, 4.º—Agente no Porto: José Rodrigues Pinto e Pinho—R. do Almada, 109 e 111.

Materiaes de construção

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

Madeiras

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

Material de ferro, zinco e chumbo

Vígas de 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 esmaltaadas para letreros 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 garnições de marmores de diferentes cores e com todos os seus pertences, etc., etc.

Material ceramico

Tubos de grés superior, lavatórios de todos os feitos, bacias, siphões e apparelhos para retretes, telha francesa legitima de Marselha, dita vidrada de cōres, 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 cōres, 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 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 cōres, industo impermeável para preservar da humidade paredes, madeiras, etc., tintas preparadas, alvaiades, óleos 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**

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, folhas para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas, garrafões, linho para cordoaria e para fiação, flor de enxofre, enxofre em pedra e moido

Sulfato de cobre, Cimento de Portland

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

Armazem 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

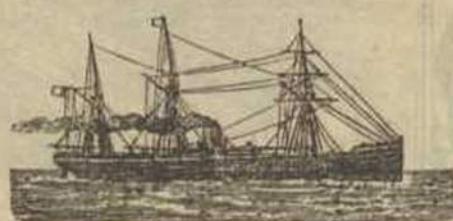
SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGAMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24

LISBOA**Royal Mail Steam Packet Company**

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 20 de novembro o paquete CLYDE para:

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

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 criados portugueses.

AGENTESEm Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.^a—R. dos Capelistas, 31, I.^oNo Porto:—W. G. TAIT & C.^a—Rua dos Ingleses, 23, I.^o**VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA**

DESTINOS	A sahir em	Vapor	Nacionalidade	Agentes ou empresas em Lisboa
Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, S. Jorge, e Fayal	20 nov.	Funchal	Portug.	Germano S. Arnaud—Caes do Sodré, 84, 2. ^o
Africa Oriental	17 "	Bundesrath	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. ^o
Lourenço Marques	21 "	Tara	Inglez	Knowles Rawes—R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
Gibraltar	15 "	London	"	Pinto Basto & C. ^a —Caes do Sodré, 64, 1. ^o
Bordeus e Liverpool	22 "	Potosi	"	"
Londres	15 "	Galicia	"	"
"	18 "	Calderon	Hesp.	Mascarenhas & C. ^a —T. do Corpo Santo, 10, 1. ^o
"	30 "	M. Saenz	"	"
" e Antuerpla	15 "	Herrera	"	"
" "	25 "	Goya	"	"
Liverpool	18 "	Minho	Inglez	"
"	25 "	Oporto	"	"
Amsterdam	20 "	Ceres	Holland.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. ^o
Copenhagem	25 "	Tejo	Dinam.	"
Bremen	26 "	Coimbra	Allem.	"
Hamburgo	21 "	Lissabon	"	"
"	20 "	Kaiser	"	"
Port-Said, Suez, Adem, Singapura, Bombaim, Manilla, Macau, Hong-Kong	27 "	Itaparica	Hesp.	Nicolas de Goyri—R. do Alecrim, 20-A
Nova-York e Açores	23 "	S. Ignacio de Loyola	Portug.	Pereiras & La Rocque—R. d'El-Rei, 12 0, 2. ^o
Maranhão	23 "	Dona Maria	Inglez	Knowles Rawes—R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
Pernambuco, Bahia, Rio e Santos	22 "	Brunswick	Francez	F. Garay & C. ^a —P. do Municipio, 19, 1. ^o
Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos	2 dez.	Corsica	"	"
Rio de Janeiro e Santos	22 nov.	Paranaguá	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. ^o
" "	29 "	Tijuca	"	"
Brazil e Rio da Prata	20 "	Pernambuco	Inglez	Knowles Rawes—R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
Rio de Janeiro e Pacifico	29 "	Clyde	"	Pinto Basto & C. ^a —Caes do Sodré, 64, 1. ^o
Montevideu e Buenos-Ayres	30 "	Iberia	Francez	F. Garay & C. ^a —P. do Municipio, 19, 1. ^o
Montevideu e Pacifico	15 "	Portena	Inglez	Pinto Basto & C. ^a —Caes do Sodré, 64, 1. ^o
		Orcana	"	"



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 7-BIS—GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos

Desde 1 de Dezembro de 1893

Das estações abaixo ás da frente e volta, ou vice-versa	Abrantes			Castello Branco			Fundão			Covilhã			Guarda							
	Preços			Preços			Preços			Preços			Preços							
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a					
Abrantes	—	—	—	1	3.000	2.340	1.670	2	4.740	3.670	2.630	2	5.280	4.120	2.950	2	6.770	5.270	3.760	
Alfarede	1	200	160	120	1	2.840	2.210	1.590	2	4.520	3.520	2.520	2	5.090	3.960	2.840	2	6.580	5.120	3.670
Mouras	1	450	360	260	1	2.380	2.020	1.440	2	4.260	3.320	2.370	2	4.840	3.760	2.690	2	6.320	4.930	3.520
Alvega	1	610	480	340	1	2.390	1.860	1.330	2	4.120	3.200	2.290	2	4.680	3.640	2.610	2	6.160	4.800	3.430
Belver	1	900	710	500	1	2.430	1.670	1.190	2	3.830	2.980	2.130	2	4.390	3.430	2.450	2	5.890	4.580	3.270
B. d'Anieira . . .	1	1.320	1.030	740	1	1.700	1.320	950	2	3.410	2.660	1.890	2	3.990	3.090	2.210	2	5.480	4.260	3.040
Fratel	1	1.830	1.410	1.010	1	1.190	930	660	1	2.900	2.260	1.620	2	3.480	2.710	1.910	2	4.960	3.860	2.760
V. V. de Rodam	1	2.050	1.590	1.140	1	1.000	770	560	1	2.680	2.080	1.490	2	3.250	2.530	1.810	2	4.740	3.680	2.640
Sarnadas	1	2.350	1.990	1.430	1	1.480	390	280	1	2.160	1.680	1.200	1	2.740	2.130	1.320	2	4.230	3.300	2.360
Castello Branco	1	3.000	2.340	1.670	—	—	—	—	1	1.730	1.350	960	1	2.290	1.800	1.280	2	3.800	2.950	2.120
Alcains	2	3.410	2.660	1.890	1	450	360	260	1	1.320	1.030	740	1	1.890	1.480	1.060	2	3.380	2.630	1.880
Lardoza	2	3.670	2.850	2.010	1	680	530	390	1	1.060	820	600	1	1.640	1.270	920	1	3.420	2.440	1.750
Castello Novo .	2	3.990	3.090	2.210	1	1.000	770	560	1	740	580	420	1	1.320	1.030	740	1	2.840	2.210	1.590
Alpedrinha	2	4.120	3.200	2.290	1	1.120	880	630	1	610	480	340	1	1.190	930	660	1	2.680	2.080	1.490
V. Prazeres . . .	2	4.230	3.300	2.360	1	1.250	980	690	1	480	390	280	1	1.060	820	600	1	2.550	1.990	1.430
E.-Penamacor . .	2	4.420	3.440	2.470	1	1.480	1.160	820	1	290	230	160	1	870	680	480	1	2.360	1.840	1.320
Alcaide	2	4.550	3.510	2.530	1	1.570	1.220	880	1	200	160	120	1	740	580	420	1	2.230	1.750	1.250
Fundão	2	4.710	3.670	2.630	1	1.730	1.350	960	—	—	—	—	1	580	450	320	1	2.100	1.640	1.170
Tortozendo . . .	2	5.120	3.990	2.850	1	2.130	1.670	1.190	1	420	340	240	1	200	160	120	1	1.700	1.320	950
Covilhã	2	5.280	4.120	2.950	1	2.290	1.800	1.280	1	480	450	320	—	—	—	—	1	1.540	1.200	850
Caria	2	5.700	4.440	3.170	1	2.740	2.130	1.520	1	1.030	800	580	1	450	360	260	1	1.090	850	610
Belmonte	2	5.860	4.560	3.250	1	2.870	2.230	1.600	1	1.460	900	640	1	610	480	340	1	960	760	550
Benespéra	2	6.290	4.900	3.510	2	3.320	2.580	1.840	1	1.600	1.250	900	1	1.060	820	600	1	520	400	290
Sabugal	2	6.380	5.120	3.670	2	3.600	2.800	2.000	1	1.920	1.490	1.080	1	1.350	1.040	760	1	230	180	130
Guarda	2	6.770	5.270	3.760	2	3.800	2.950	2.120	1	2.100	1.640	1.170	1	1.540	1.200	850	—	—	—	—

CONDIÇÕES

- 1.^a Não se concede meios bilhetes nem se aceita bagagens para transporte gratuito.
- 2.^a As partes de volta não poderão ser cedidas a outras pessoas que não sejam as que utilizaram o bilhete de ida, reservando-se a Companhia o direito de considerar fraude a venda ou cedencia d'essas partes, reputal-as nullas e lavrar auto contra o infractor ou infractores d'esta disposição.
- 3.^a Os bilhetes encontrados em outra data, estação ou comboio que não sejam os n'elles indicados serão considerados nulos.
- 4.^a Ficam em tudo o mais em vigor as condições da Tarifa Geral, no que não seja contrario às disposições da presente.

Lisboa, 4 de Novembro de 1893.

APPROVADO

O Director Geral da Companhia
M. Affonso d'Espregueira