

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

Annexo d'este numero

Tarifa 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 Baere residente em Sapucaia, Rio de Janeiro, ao qual se poderão dirigir os nossos assignantes d'aquelle paiz, para os assumptos que disserem respeito a este jornal.

SUMMARIO

Os negocios da Companhia Real.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Parte official — Relatorio e decreto de 9 de novembro, decreto de 11 e portarias de 2 e 11 de novembro.
Tarifas de transporte.
Assembleia geral da companhia dos caminhos de ferro At a vez d'Africa.
Notas de viagem — XII — De Cordova a Belem e a Sevilha.
Caminho de ferro electrico subterraneo de Bruxellas.
Publicações recebidas — Chorographia de Portugal — Agenda formulario — A moda illustrada.
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.
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario dos comboios em 16 de novembro.
Linhas portuguezas — Linha americana — Lour-neo Marques — Tunnel de Alcantara — Ascensor da Graça.
Linhas 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.
Linhas estrangeiras — França — Inglaterra — Republica Argentina — Peru — India.
Mercado de metaes.
Arrematações.
Agencias de transporte recommendadas.
Agenda do viajante.
Annuncios.
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 legitimos 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.

Egualmente bem informados estavamos ao prometter que o decreto sahiria na semana seguinte (sahiu no sabado) 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 accordo com todos os crédores não se fará esperar, de fôrma 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 regularisar a situação especial da companhia real, como a constituir legislação corrente para o futuro, em identicas circumstancias, o que é de toda a vantagem, para evitar, em casos analogos, as difficuldades que tanto asoberbaram o governo para pôr esta medida em vigor.

E attendendo a essas difficuldades e á maneira porque 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 auctorisado:

«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 dividas 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 comissão, a que se refere o § 1.º do art. 8.º, foi nomeada em 11 do corrente, conforme o decreto que tambem adiante publicamos.

D'esses dois decretos foi dada communicação, 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 communicou 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 crédor 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, n'essa mesma data o governo, em virtude do § 1.º do artigo 8, vae nomear a comissão 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 creado 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 comissão 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 legais, 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 comissão já tomou posse em 14, e vae commu-
nicar a sua constituição a todos os crédores, 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 comissão exarou na acta um voto unanime de louvor ao sr. conde de Magalhães, pela forma como presidira á antiga comissão, e de sentimento porque as circumstancias não tivessem permitido que s. ex.ª continuasse a exercer aquelle cargo.

Foi nomeado vice-presidente o sr. Pereira Carrilho, e apresentados os accordos feitos pelo conselho de administração com os diversos grupos de crédores, 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 crédores da divida fluctuante; os srs. Castro Guimarães e Villas Boas, dos accordos com o Estado, e os srs. Carrilho e João Arroyo do accordo com os obrigatarios.

A comissão 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 paralyzado, 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 mezes 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 differença 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 organização d'uma agencia commercial em Londres, igual ás que funcio-
nam já em Vienna, Milão, Francforte e Basilea.

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

A agencia de Londres terá por fim especial observar a concorrência 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	Numero de wagons carregados		a mais	
	1893	1892	1893	1892
Transportes do publico:				
Carvão de pedra e coke	27.010	26.027	992	—
Outras mercadorias	49.536	45.455	4.081	—
Transportes em serviço:				
Diversos	260	808	—	548
Combustiveis	1.577	1.474	103	—
Totales	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	Numero 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
Totales	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 redução 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	4.700:043	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	1.872:909	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:

Liégeois-Limbourgeois	1.383:700	+ 39:201
Flandre Occidentale	1.684:255	+ 34:977
Antuerpia a Gand	721:431	+ 4:329
Nord Belge	7.588:672	+ 2:906
Chimay	291:967	+ 1:836
Malines-Terneuzen	641:783	+ 22:371
Gand-Tecloy-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 Antuerpia, 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 Allemanha.

*

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 Antuerpia.

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

A. Urban.

Parte official

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

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 effectue o transporte, quando este possa ser feito por mais de um trajecto em linhas ferreas; devendo as referidas administrações executar o transporte n'aquella 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 dominio nacional, não duvidando, para lh'o assegurar, armá-la com o direito de expropriação por utilidade publica e confiou-lhe o monopolio do transporte accellerado, 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 embaraços 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 damno á collectividade, contra o qual os proprios contractos de concessão chegam a comminar a perda da linha e de todas as suas dependencias, sem indemnisação 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 constituídos.

N'esse 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 portuguezes, auctorisou o governo a providenciar, fôra já, em 1873, precedida por uma bem elaborada proposta ministerial, que obteve parecer favoravel da commissão de legislação da camara dos senhores deputados. O governo não precisou, pois, senão de harmonisar com a lição da experiencia, 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 portuguezes, financeiras umas e outras administrativas.

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

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

2.º Os provenientes da entrega de titulos da divida externa serão pagos em ouro;

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

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

Conjunctamente se garantirá ao Estado:

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

2.º Uma acção e fiscalisação efficaz na administração da companhia;

3.º A faculdade de suspender e annular as deliberações da companhia sobre emissão de titulos, aquisição e arrendamento de linhas, contractos de empreitadas geraes, ou quaesquer actos de administração contrarios ás leis, aos estatutos ou aos interesses do Estado.

Sem se preencherem estas clausulas, o governo recusará a sua approvação 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 accordo financeiro que com ella fizerem, convencionar preferencias 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 crédores, em proporção com as posses da companhia, constituir-se-ha uma commissão administrativa em que se achem representados os tres grupos de interesses, ao modo da commissão, 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 commissão 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 crédores que não hajam respondido á primeira, que a importancia do capital representado pelas declarações favoraveis, somadas todas ellas, seja superior ao capital representado pelas declarações contrarias; e de toda a maneira, hade ser submettida ao governo para que se pronuncie sobre a parte que interessa ao Estado, e, quando o tenha por necessario, 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 crédores e ao Estado uma intervenção administrativa na companhia tão ampla, quanto as circumstancias aconselhem, e até mesmo as acclarações que o governo entenda fazer a quaesquer pontos duvidosos dos contractos de concessão.

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

Seguir-se-ha 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 crédores, com auctorisação do governo, ou finalmente a sua reversão immediata ao proprio Estado, ca o a não acceite a maioria dos crédores.

Comprehendem-se as razões que determinam os direitos excepcionaes do Estado. Os seus emprestimos 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 faculdades, que podem ir desde a simples fiscalização dos negocios da companhia até a participação directa na sua administração. E, no momento em que a concessão póde ter de passar ás mãos de nova empresa, seria uma imprevidencia 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 regularização financeira e administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes e para o reembolso das quantias de que o Estado é crédor 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 quaesquer outras empresas de caminhos de ferro que venham a achar-se em circumstancias analogas.

D'ahi o sentido generico que demos 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 negocios estrangeiros, e os ministros e secretarios d'Estado de todas as outras repartições, 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 constituírem, somente poderão ser demandadas no juizo da sede da sua administração nos termos da legislação commum.

§ 1.º No processo e julgamento das acções que forem propostas contra ellas, 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 attendidas e applicadas segundo a forma do processo, natureza e fim da causa; deve, porém, recorrer-se á legislação commum 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 obrigatória em todos os processos instaurados em virtude das disposições d'este decreto.

Art. 2.º Para pagamento das dividas das companhias, somente poderão ser arrestados, penhorados ou adjudicados:

- 1.º Os rendimentos das empresas, liquidados de todos os dispendios com a administração, exploração e conservação;
- 2.º O preço da venda da concessão em hasta publica;
- 3.º Os bens que não forem accessorios nem dependencias das linhas ferreas ou das obras e materiaes respectivos, nem sejam necessários 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 creditos sobre terceiros.

Art. 3.º Quando algum portador de obrigações, ou qualquer legitimo crédor, pretenda obter judicialmente o pagamento de seu credito, 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 divida, e confessar a obrigação, sob pena de condemnação 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 commum 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 fór concessionaria, relativa aos ultimos doze mezes, e bem assim a relação das dividas 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 paragrapho 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 dividas 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 dividas,

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 crédores por salarios ou jornaes, por expropriações, servidões ou indemnisações, 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, amortisação vencida e não satisfeita;
- 3.º Os nomes dos demais crédores.

§ 5.º As obrigações não emitidas, apesar de auctorizada a emissão, ainda que tenham sido dados em penhor por alguma divida da companhia, não deverão ser mencionadas na relação a que se refere o paragrapho 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 insufficiencia para a solução das dividas 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 tambem 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 official feita ao juiz em que o governo, mostrando ser crédor, 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 immediatamente declarada pelo juiz sem dependencia de outra qualquer formalidade.

Art. 5.º Será publicada na folha official a sentença declaratoria da cessação de pagamentos, e produzirá os seguintes effeitos:

1.º A immediata 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 mezes um projecto de convenção com os seus crédores;

3.º A obrigação de serem depositadas quinzenalmente na caixa geral de depositos, ou no banco de Portugal, as receitas liquidas 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 crédores será apresentado ao juiz, que o fará publicar na folha official e em dois dos periodicos principaes das cidades de Paris, Londres e Berlim, podendo tambem requerer-se que seja publicado nas capitales de outras nações.

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

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

§ 3.º Se os crédores 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 portuguezes ou em algum banco nacional ou estrangeiro, não podendo este deposito ser levantado sem formal auctorisação do juiz. A declaração dos outros crédores será legitimada pela referencia á relação de que trata o § 4.º do artigo 3.º

Art. 7.º A convenção considerar-se-ha approvada ou rejeitada, conforme obtenha voto favoravel, ou contrario, de crédores 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 approvando, quer rejeitando, dois terços da totalidade das dividas da companhia, o juiz ordenará que de novo seja publicada a convenção, e convocados os crédores que não hajam feito as suas declarações, para, no prazo de dois mezes, 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 approvada 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 approvação será homologada pelo juiz, tornando-se obrigatória a convenção para a companhia e para os crédores.

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 crédores 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 á comissão:

1.º Administrar a empresa por conta da companhia;

2.º Elaborar e propor os accôrds necessários para a reconstrução da mesma companhia, e submeter ao governo as modificações nos títulos ou diplomas das concessões e nos estatutos, em harmonia com esses accôrds 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 official, observando-se as disposições do paragraphe seguinte:

§ 1.º As convenções garantirão:

1.º O direito do Estado á remissão das linhas, quando estatuida nas primitivas concessões, fazendo-se nos respectivos contractos quaesquer modificações que se mostrem necessárias ou convenientes para o mais facil e regular exercicio d'este direito;

2.º Representação dos obrigatarios na administração da companhia;

3.º Acção e fiscalização efficazes por parte do governo nas administrações das companhias;

4.º Direito para o governo de suspensão e annullação das deliberações das companhias sobre emissão de títulos, aquisição e arrendamento de linhas, contractos de empreitadas geraes, ou de quaesquer actos de administração contrarios ás leis, aos estatutos ou aos interesses do Estado.

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

Art. 11.º Será declarada a companhia em estado de fallencia 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 ás convenções que lhe forem presentes em conformidade com o disposto no artigo precedente;

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

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

§ unico. No caso previsto no n.º 4.º d'este artigo, a fallencia só poderá ser declarada a requerimento de crédor ou crédores que representem, pelo menos, a vigessima parte do passivo da companhia.

Art. 12.º Declarada a fallencia, formar-se-ha um conselho fiscal composto de dois administradores da companhia e tres dos crédores 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 fór declarada a fallencia, 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 depositos, ou no banco de Portugal, o rendimento liquido da empresa;

4.º Proceder a inventario, descripção e avaliação das linhas, dos seus edificios, accessorios e dependencias, das machinas, instrumentos, utensilios, materiaes e mais bens moveis e immoveis no dominio e posse da companhia;

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

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

Art. 13.º O governo mandará annunciar a adjudicação por concurso publico de 6 mezes, 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 importancia das subvenções ou subsidios 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 offerecer.

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

audiencia e assentimento unanime do conselho fiscal ou da comissão de que trata o artigo 8.º, o pagamento d'aquelle preço.

§ 4.º O adjudicatario fica, para todos os effeitos, substituindo o primitivo concessionario em todas as reações administrativas, commerciaes, technicas e juridicas, creadas desde a posse.

Art. 14.º Conferida a posse ao adjudicatario, 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 crédores, nos termos das leis geraes 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 crédores da companhia para se constituirem, querendo, mas com prévia auctorisação 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 contracto primitivo:

§ 1.º Esta deliberação só produzirá effeito, sendo tomada pela maioria dos crédores.

§ 2.º Constituida a sociedade e investida na posse e administração a que este artigo se refere, em todos os annos será applicado á amortisação das dividas da companhia fallida o producto liquido da exploração, proporcionalmente á importancia de cada uma das dividas, e segundo a classificação dos credits, feita no tribunal, salvo o disposto no artigo 17.º

Art. 16.º Se os crédores deliberarem não constituir sociedade para o fim indicado no artigo precedente, ou se a deliberação não fór 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, edificios, accessorios e dependencias, para as administrar e explorar por conta do Estado, ou para as conceder a outra empresa, conforme o que fór determinado em lei especial.

Art. 17.º Sempre que o Estado seja crédor de alguma companhia em cessação de pagamentos ou em fallencia, será de preferencia pago de todos os seus credits e juros correspondentes, pela forma seguinte:

1.º Os credits provenientes de dinheiro recebido do thesouro serão satisfeitos em moeda da mesma especie;

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 thesouro;

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

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

O presidente do conselho de ministros, ministro e secretario d'estado dos negocios 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*.—*Luiç Augusto Pimentel Pinto*.—*João Antonio de Brissac das Neves Ferreira*.—*Bernardino Luiç Machado Guimarães*.

«Sendo o governo crédor da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes por avultadas quantias, achando-se de facto a mesma companhia em suspensão de pagamentos, e havendo-se feito ao juiz do tribunal do commercio 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 mez, uma comissão para administrar a referida companhia e praticar todos os demais actos para que lhe dá competencia o mesmo decreto, composta dos conselheiros Frederico Gusmão Corrêa Arouca e João Marcellino Arroyo, ministros d'Estado honorarios, e conselheiro Ernesto Madeira Pinto, director geral dos correios e telegraphos, representantes do governo; do conselheiro Antonio Maria Pereira Carriho, Manuel Paes Villas Boas e Manuel de Castro Guimarães, administradores da companhia; e de Victorino Vaz Junior, Albert Lechat, Heinrich Hohenemser, respectivamente representantes dos crédores portuguezes, francezes e allemães; os quaes terão como presidente o primeiro e escolherão d'entre si o vice-presidente.

O ministro e secretario d'Estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 11 de novembro de 1893.—REI.—*Bernardino Luiç 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, concessionaria do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, pedindo que

seja prorogado por mais dois annos, a terminarem em 31 de outubro de 1895, o praso 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 prorogação por mais um anno, a terminar em 31 de outubro de 1894, do praso mencionado, devendo a companhia satisfazer ás condições da portaria de 7 de janeiro do anno corrente, dando immediato começo ás obras, a que as mesmas condições se referem, por fórma a acharem-se concluidas no praso de mez e meio, caducando esta prorogação desde que a companhia não execute as referidas obras dentro do corrente anno.

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

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

Para o director das obras publicas do districto 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 1 do proximo mez, e sobre a qual já demos todos os esclarecimentos em o nosso numero de 16 d'agosto, quando ella foi submettida 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 de 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 approvados.

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'la 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 difficuldades do traçado.

De resto, questão de affeição 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 sahida 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 vae afastando para baixo, como se subissemos em balão.

Com effeito, ao chegar a La Balaurana, attingimos a altitude de 420 metros, ou a differença 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 camponeses, 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, attingimos o ponto mais elevado da linha, 578^m, 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, vae até Belmez, onde termina em estação commum 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, Cadix 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 Andaluzez, 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 cidade 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, por que a linha tem que seguir entre collinas, acompanhando o rio, até passar a pittoresca garganta do Guadalquivir 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 vae a Carmona, onde se encontra com a de 43 kilometros, de Sevilha a Alcalá e Carmona, pertencente a uma companhia especial, e que vae 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, á 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 Cadix 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 differença 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 peor 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; aliás 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 auctor 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 relatório absolutamente completo sobre o seu projecto, acompa-

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

Além dos relatórios, 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 illustrado por numerosas gravuras, plantas das cidades, perspectivas de differentes 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 teem 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, ornarn o volume a que nos estamos referindo, vê-se que tão escriptulosamente cuidado foi o projecto que os telheiros-estações que serão construidos nas ruas constituirão um verdadeiro embellesamento, 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 realisação 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, orographico e hydrographico. 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 previamos todos os srs. professores a quem tem sido enviados prospectos-vales da Chorographia do sr. F. Deusdado, que os mesmos são válidos até se annunciar 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 acerca 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'um elegante e portatil livro de notas, é um util repositório de apontamentos, que a tornam indispensavel tanto á classe medica como á pharmaceutica.

Moda Illustrada. — Recebemos o numero ultimamente publicado e que é o primeiro editado pela nova empresa, 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, anedotas, 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 encomendas 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 administração.

Carteira dos accionistas

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Tendo os corpos gerentes d'esta companhia resolvido proceder no corrente anno a uma amortisação 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 divida, e aos seus possuidores serão entregues os titulos de usufructo 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 comprar-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'aquella inesperada depressão. Produziram o seu natural effeito.

O mercado de cambios esteve bastante animado, mas accentuou-se a falta de divisas estrangeiras, o que não permittiu a melhoria, que em principios da semana passada se chegou a manifestar. As letras sobre Londres negociaram-se de 41 a 40 $\frac{1}{8}$. Os cambios mantiveram-se com bastante firmeza, sem grandes desvios, porque os compradores, não tendo necessidades urgentes, julgaram mais conveniente aguardar melhor oportunidade. Preços: cheque sobre Londres de 40 $\frac{3}{8}$ a 40 $\frac{1}{2}$, sobre Paris de 702 a 705. As libras tiveram offertas a 5.870 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 divida externa a 27 $\frac{0}{10}$, as obrigações do emprestimo 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 $\frac{1}{2}$ p. c. conv.) a 38.000 réis.

As acções 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 90.000 réis. As obrigações prediaes (6 $\frac{0}{10}$ 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 vae-se desenvolvendo e o futuro mais auspicioso espera esta companhia, em que sempre depositámos a maior confiança.

A situação do Brazil continúa a ser muito grave, renovando-se o bombardeamento da capital federal, fechando os bancos, paralyando por completo os negocios. Ha, porém, quem acredite que a solução do conflicto está imminente. Oxalá que a paz e a tranquillidade voltem breve e que a vida economica 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 auctorizadas, o valor da propriedade portugueza no Brazil orça por mais de 200.000 contos fortes e que o valor das remessas annuaes feitas d'alli 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	-
Divida 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...	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.000	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portuguesa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris.....	» Atravez d'Africa	—	—	—	48.500	—	49.000	—	—	49.500	—	—	—	—	—
	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa ..	65	—	—	—	60	61	65	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	—	42	42	42	42	41	—	—	42	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha	110	107,50	111	110	105	101	105	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	100	97,25	88	97	99	106	111	100	—	—	—
	» C.ª da Beira Alta.	71,25	—	74	—	75	72,50	72	71,25	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	—	128	129	127	—	—	127	129	129	128	—	—	—
	» Norte Hespanha 1.ª hypot.	289	287	288	289	282,50	280,50	284	288	—	—	—	—	—	—
Londres..	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa	39	38,25	—	—	—	38,25	38,25	39	—	39,25	40	—	—	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Recetta dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1893			1892			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1893	1892	1893	1892
COMPANHIA REAL	Antiga rede	22 28 Outub.	690	Réis 62.609:000	90:737	690	Réis 60.173:400	87:207	2.444.702:000	2.337.458:577	107.243:423
	e nova não	29 4 Novemb.	—	54.771:000	79:378	—	57.681:541	83:596	2.499.473:000	2.395.140:118	104.332:882
	garantida.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Nova rede	22 28 Outub.	380	7.292:000	19:189	334	5.978:091	17:898	254.128:000	210.264:573	13.863:427
Sul e Sueste...	garantida.	29 4 Novemb.	—	5.478:000	14:415	—	5.787:973	17:329	259.606:000	246.052:546	13.553:454
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	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	36.239:177
	—	13 19 »	—	21.742:967	61:594	—	18.797:592	53:250	580.524:837	541.340:287	39.184:550
Beira Alta.....	—	8 14 Outub.	253	6.877:166	27:182	253	6.707:524	26:511	231.586:403	220.590:048	10.996:355
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	—	1 7 Outub.	105	1.456:307	13:869	105	1.561:395	14:870	52.969:025	49.452:340	3.516:515
	—	8 14 »	—	1.416:677	13:492	—	1.462:102	13:924	54.385:702	50.914:612	3.471:090
	—	15 21 »	—	1.451:791	13:826	—	1.576:300	15:012	55.837:493	52.490:912	3.346:581
Norte de Hespa- nha	—	7 13 Outub.	3393 Ps.	1.838:492	548	3393 Ps.	2.039:302	601 Ps.	66.602:998	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	— 1.274:512
	—	22 28 »	—	1.078:805	403	—	1.144:483	428	42.456:869	43.797:059	— 1.340:189
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	15 21 Outub.	894	304:646	341	894	324:144	363	11.770:818	11.786:232	— 15:444
	—	22 28 »	—	298:451	334	—	320:632	359	12.069:270	12.106:865	— 37:595
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zafra a Huelva.	—	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 OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de novembro

LINHAS DA COMPANHIA REAL				LINHAS DO SUL E SUESTE			
Lisb. R. a Porto	Porto a Lisb. R.	Lisb. R. a V. Alc.	V. Alc. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Porto a Valença	Valença a Porto
Part. 8-45 t.	Cheg. 7-20 m.	Part. 2-45 t.	Cheg. 4-30 m.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.	Part. 8-20 m.	Cheg. 1-26 t.
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.	6-30 t.	7-0 m.	2-40 m.	8-19 m.
Lisb. C. S. a Port.	Port. a Lisb. C. S.	Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Pias	Pias a Lisb. T. P.	Porto a Valença	Valença a Porto
7-30 m.	9-0 t.	8-45 m.	10-30 t.	4-30 t.	2-45 m.	11-0 m.	3-15 t.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Lisb. R. a V. Alc.	V. Alc. a Lisb. R.	Pias a Faro	Faro a Pias	Porto a Valença	Valença a Porto
Excepto aos domingos	4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-30 t.	7-0 m.	11-0 m.	3-15 t.
11-20 m.	3-35 t.	5-30 m.	9-35 m.	8-10 m.	7-40 t.	5-40 m.	8-19 m.
Lisb. R. a V. Alc.	V. Alc. a Lisb. R.	Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Ext.	Ext. a Lisb. T. P.	Porto a Valença	Valença a Porto
7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	8-0 m.	3-45 t.	11-0 m.	3-15 t.
2.ª 4.ª e sab.	2.ª 4.ª e sab.	9-40 m.	4-8 t.	4-30 t.	11-10 t.	5-40 t.	8-25 t.
7-15 t.	1-50 m.	9-40 m.	4-8 t.	6-30 t.	7-0 m.	6-50 t.	10-30 t.
Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	Lisb. R. a V. Alc.	V. Alc. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Set.	Set. a Lisb. T. P.	Porto a Valença	Valença a Porto
7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	8-0 m.	10-10 m.	5-40 t.	8-25 t.
Lisb. C. S. a Bad.	Bad. a Lisb. C. S.	Lisb. R. a V. Alc.	V. Alc. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Set.	Set. a Lisb. T. P.	Porto a Valença	Valença a Porto
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-30 t.	4-30 t.	6-25 t.	5-40 t.	8-25 t.
Lisb. C. S. a Sant.	Sant. a Lisb. C. S.	Lisb. R. a V. Alc.	V. Alc. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Set.	Set. a Lisb. T. P.	Porto a Valença	Valença a Porto
11-0 m.	1-40 t.	6-45 m.	9-20 m.	4-30 t.	6-25 t.	5-40 t.	8-25 t.
4-30 t.	7-10 t.	6-15 t.	8-52 t.	4-45 t.	6-35 t.	5-40 t.	8-25 t.

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 republica do Transvaal confirmou oficialmente perante o governo portuguez a declaração já feita de que nenhum caminho de ferro será construido em direcção a Pretoria, enquanto não estiver concluida 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 mez.

Ascensor da Graça.—Segundo noticiam collegas, a camara municipal, a pedido da direcção da Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos, 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 accordo entre a intelligente direcção da companhia e a camara, o serviço do ascensor só utilizará aos que teem que ir de um a outro extremo da linha, ficando privados de o utilizar todos os moradores do transito e suas vizinhanças, aos quaes 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 official d'este caminho de ferro, na secção d'aquella cidade a Torrente, deve ter-se realisado hontem, segundo annunciavam os periodicos locais.

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'aquella 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 aquella cidade até Puerto de Gandia. Serão elles os de Villena, Játiva e outro que, partindo de Alicante é atrevesando Jijona e Torremanzanás, virá dar a Alcoy. Espera-se que os trabalhos do campo estejam concluidos antes do fim do corrente mez. 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 acceitaram 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 caracter 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 logar 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 politica de Madrid.

O sr. Martinez-Aquerreta, em nome dos concessionarios, expoz 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 quaes esse numero excederá a 700:000. Actualmente estes povos carecem, não só de linhas ferreas, mas muitos d'elles nem estradas teem para se communicarem.

As condições do traçado são apropriadas a uma exploração regular e economica, 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 provincias 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 communicação 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 desaparecendo os receios que ao principio inspirava este systema 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 vae 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 accessorias de importancia; a do rio Duranton, de dois tramos metallicos de 30 metros e dois arcos de 10 metros; a do Riazza, 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 Uvero, de dois tramos de 30; no barranco de Chércoles, uma ponte de 10 metros de luz com 22 metros de extensão; sobre os rios Reajo e Najema pontes metallicas 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 concluida, estando-se agora a construir os estribos.

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

Uma novidade util.—Foi collocada na torre da igreja 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 official 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.....	" 168.548.000
Material e tracção.....	" 163.805.000
Via.....	" 101.961.000
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 insuficiência 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 egualmente 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 quaes 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	6.784.962
Paris-Leste	4.597.484	4.625.854
Bastilha-Vincennes	6.631.928	6.603.708
Saint Lazare	17.984.522	17.512.530
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 augmento 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 quaes 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 occupavam, em 31 de dezembro 1892, uma extensão de cerca de 32.642 kilometros, mais 215 kilometros que em fins de 1891.

O capital da construcção d'estes 32.642 kilometros 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 augmento 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 augmento de 20.324.000 no de 3.ª classe.

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

O coeſſicente 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 liquidas foram, portanto, de 34.555.800 libras esterlinas, menos 341.000 libras que em 1891.

Em relação ao capital desembolsado, as receitas liquidas 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 systema de illuminação electrica complementar.

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

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

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

REPUBLICA ARGENTINA

A casa bancaria de Londres, Morgan & C.ª, 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 pretensões, de casas bancarias de Buenos Aires, uma para o pagamento d'essas garantias em titulos nacionaes, e outra para o pagamento da metade somente, 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 accordo, 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 egual semestre do anno anterior, foram:

		1.º semestre		
		1893	1892	Augmento
Receitas brutas	Lb.	332.242	265.968	56.273
Despesas d'exploração	"	167.660	127.380	40.280
Receitas liquidas	"	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 brilhante, até ao mez d'abril mas depois, a agitação politica e as revoltas no paiz, prejudicaram-a consideravelmente.

O agio, durante os primeiros seis mezes esteve, termo médio, a 213 ¹/₄, ou seja lb. 0.13 ¹/₄ d o valor da piastra argentina.

Durante o periodo correspondente ao ultimo anno, o premio médio do ouro foi de 246 ¹/₂, o que dava á piastra o valor de: lb. 0.1. ¹³/₄ d.

As tarifas das companhias augmentaram 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 acerca 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 nivel 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 altitud regular. Não obstante o termo médio do trabalho é excellent e 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 vae augmentando gradualmente e não chega ao maximo senão depois de algumas semanas e algumas vezes mezes, conforme a força physica do individuo.

INDIA

A companhia dos caminhos de ferro *Syria Ottoman Railway* vae 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 metaes

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

Em 10 de novembro.

Cobre — mercado firme — Spot Gobs & Gmbs: Lb. 42 ⁷/₆ a Lb. 42 ¹⁵/₆ — tres mezes, Lb. 42 ¹⁷/₆ a Lb. 43 ⁵/₆ — Tough Lb. 46 a Lb. 46 ¹⁰/₆ — Best Lb. 46 ¹⁰/₆ a Lb. 47 — chapas Lb. 53 a 53 ¹⁰/₆ —

Metal Amarello — 4 ¹/₂ a 4 ⁵/₈.

Estanho — Mercado mais facil — Straits — Lb. 76 ¹⁰/₁₆ a Lb. 77 ¹⁰/₁₆
 — Australiano Lb. 77 a Lb. 77 ¹⁰/₁₆ — tres mezes : Lb. 77 ¹⁰/₁₆
 a Lb. 77 ¹⁷/₁₆ — Inglez, Lb. 81 a Lb. 82.
Folha de Flandres — I. C. Cokes 11/- a 12/3.
Chumbo — Inglez, Lb. 9 ¹⁷/₁₆ a Lb. 10 — Hespanhol, Lb. 9 ¹⁵/₁₆ a Lb. 9 ¹⁷/₁₆.
Chumbo, chapas — Lb. 10 ¹⁰/₁₆ a Lb. 10 ¹⁵/₁₆.
Zinco (spelter) — Lb. 17 a Lb. 17 ²/₆.
Zinco, chapas — Lb. 20 a Lb. 20 ¹⁰/₁₆.
Prata — baixou 1/16 — fechou a 32 ⁷/₁₆.
Azougue — Lb. 6 ⁷/₁₆ — em primeira mão — Lb. 6 ⁵/₁₆ a Lb. 6 ⁷/₁₆ — em segunda mão.
Antimonio — Lb. 38 a 39.
Ferro — Escocoz, pigs 42 ⁴/₄ a dinheiro 42 ⁶/₁₆ ¹/₂ um mez.
 » — Middlesbro, 34 ⁴/₄ » » 34 ⁶/₁₆ » »
 » — Hematite, 44 ³/₁₆ » » 44 ⁶/₁₆ » »

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 metallicos

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 metallicos 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 sobrescripto.... Proposta para o fornecimento e montagem de taboleiros metallicos, e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em.... obrigo-me para com a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes a fornecer e montar os taboleiros metallicos das pontes de Mocate, de Simões e de Melga na linha do Norte, na conformidade das condições patentes durante o praso d'este concurso e das quaes tomei pleno conhecimento pelo preço total de.... réis (por extenso) sendo.... réis pelo taboleiro da ponte do 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 importancia será paga ou deduzida no preço total conforme houver augmento 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 assignatura 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 Apollonia e na agencia da companhia real em Paris, rue Chateaudun n.º 28.

O deposito provisorio de garantia d'esta tarefa na importancia 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 Apollonia, serão recebidas perante o sr. engenheiro chefe da exploração propostas em carta fechada, designando bem expressamente no sobrescripto 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 12,638^m2.

A planta e as condições do arrendamento estão desde já patentes na repartição de via e obras, na estação de Santa Apollonia. 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 bordo «olho de perdiç», 60 kilogrammas de folha de bordo «olho de perdiç», 60 vigas de carvalho do norte e 30 vigas de pitch-pine.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central

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

Fornecimento de materiaes

No dia 22 do corrente mez 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, pinceis e camurças; lote n.º 2—canastras para carvão; lote n.º 3—bocaes para candieiros de petroleo; 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 Apollonia.) Lisboa, 6 de novembro de 1893.

Fornecimento d'encerados para wagons

No dia 11 do proximo mez 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 Apollonia) e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 11 de novembro de 1893.

Fornecimento de creosote

No dia 13 do proximo mez 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 Apollonia) e em Paris, na agencia da Companhia Real, 28, rue Chateaudun.

Lisboa, 13 de novembro de 1893.

Caminhos de ferro do sul e sueste

Faz-se publico 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 provisorio para poder licitar é da quantia de 2.500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar, o primeiro na thesauraria d'estes caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos, á 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 uteis, 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 aros para machinas locomotivas

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

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

As propostas serão redigidas da seguinte forma:

«O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 21 de outubro ultimo, 70 aros para machinas locomotivas, pelo preço de....»

(Data e assignatura do proponente.)

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

Porto, 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

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

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Amancio José Alves—Rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa.—Edwards Brothers—Rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões).—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 100, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 102.
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 Principe, 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.—Prop. Victor Sasseti.

LISBOA **Hotel Durand**—Rua das Flores, 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\$000 réis por dia.

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

LISBOA **Hotel Alliance**—Chiado—No centro do commercio, theatros e passeios—apostos 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—Prop. 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\$000 réis em diante.

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

LISBOA **Grand Hotel de l'Europe.**—Maison française de 1.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\$000 a 2\$000 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.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria: 1\$700 a 2\$000.—Prop. João Nunes.

BUSSACO **Hotel Restaurant da Matta.**—Serviço de 1.º ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

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

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

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

PORTO **Hotel Bragança.**—Aceio, mesa abundante e variada, vinho á discrição. Diaria, 1\$200 a 1\$700 réis.—Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.

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

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

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

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

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

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

VIGO **Hotel Continental**—Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos etc. 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. Trenes 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, Sierras 95. Meza redonda ás 6 horas. Fala 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 Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellent 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 em Portugal **L&L**



MARCA registrada em Portugal **L&L**

Tubos de todos os diâmetros, comprimentos e espessuras

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

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

Tubos para gaz, agua e vapor. Tubos para vinho, para injectores. Tubos especiaes para fins especiaes. Tubos, etc., soldados pela electricidade.

Todos os tubos d'estas fabricas são submettidos a repetidas provas hydraulicas, a fim de garantir as resistencias

Empregam 1:000 operarios e machinas a vapor representando um aggregado na força de 500 cavallos indicados.

Para especificações, etc., etc.

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

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

ENCERADOS E LONAS IMPERMEAVEIS

DE

EM. VAN CAMPENHOUT succ. de H. Paysant

Escriptorio: Rue Brechaud, 57, Bruxellas

Manufatura em LAEKEN

Encerados de caminhos de ferro para wagons, wagonetes, aventaes, 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—Depósitos: 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 ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc. etc., e botões de caroço. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos em todas as cores e tamanhos.

CONSTRUÇÕES EM TODO O GENERO

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

LISBOA



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

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

Rua dos Capellistas, 90, 2.º



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 exposição industrial portuense de 1861, sendo uma por distincção; — com a medalha de prata na exposição agricola de Braga em 1863; — com a medalha de honra na exposição agricola de Lisboa em 1864; — com o diploma de merito na exposição universal de Vienna d'Austria em 1873; — e com a medalha de 3.^a classe da Associação nacional, agricola, manufactureira e commercial de Paris em 1879, — acha-se hoje extraordinariamente augmentada com importantes machinas para auxilio dos seus trabalhos, e por isso muito habilitada para a construcção de machinas e caldeiras de vapor, tanto para ter-

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

Porto, 9 de outubro de 1893.

DYNAMITE GOMMA

1\$100 reis o kilo

Fabrica na Trafaria

Preços: — Dynamite n.º 1, cada kilogramma 1\$000 reis
 » » » 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 construcção

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

Madeiras

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

Material de ferro, zinco e chumbo

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

FOGÕES PARA SALAS

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

Material ceramico

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

MATERIAL PARA ESTUQUE,

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

Materiaes diversos

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

Fornecem-se catalogos e Pregos correntes a quem os solicitar nos escriptorios dos armazens

35 — RUA DO CAES DO TOJO — 35

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, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas, garrafões, linho para cordoaria e para fiação, flôr 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 munhão, louça de ferro esmalhada 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

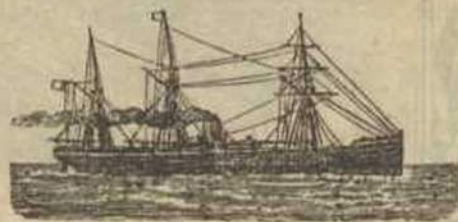
VENDA POR GROSSO E A RETALHO

SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGMENTOS

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 accomodações para passageiros são inexcitáveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

AGENTESEm Lisboa:—**KNOWLES RAWES & C.^a**—R. dos Capelistas, 31, 1.^oNo Porto:—**W. G. TAIT & C.^a**—Rua dos Inglezes, 23, 1.^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 Antuerpia.	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	"	"
"	25 "	Itaparica	"	"
Port-Said, Suez, Adem, Singapura, Bombaim, Manilla, Macau, Hong-Kong.	27 "	S. Ignacio de Loyola	Hesp.	Nicolas de Goyri—R. do Alecrim, 20-A
Nova-York e Açores.	23 "	Dona Maria	Portug.	Pereiras & La Rocque—R. d'El-Rei, 12 0, 2. ^o
Maranhão.	23 "	Brunswick	Inglez	Knowles Rawes—R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
Pernambuco, Bahia, Rio e Santos.	22 "	Corsica	Francez	F. Garay & C. ^a —P. do Municipio, 19, 1. ^o
Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos.	2 dez.	Paranaguá	"	"
Rio de Janeiro e Santos.	22 nov.	Tijuca	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. ^o
"	29 "	Pernambuco	"	"
Brazil e Rio da Prata.	20 "	Clyde	Inglez	Knowles Rawes—R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
Rio de Janeiro e Pacifico.	29 "	Iberia	"	Pinto Basto & C. ^a —Caes do Sodré, 64, 1. ^o
" Montevideo e Buenos-Ayres.	30 "	Portena	Francez	F. Garay & C. ^a —P. do Municipio, 19, 1. ^o
Montevideo e Pacifico.	15 "	Orcana	Inglez	Pinto Basto & C. ^a —Caes do Sodré, 64, 1. ^o



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 as da frente e volta, ou vice-versa	Abrantes				Castello Branco				Fundão				Covilhã				Guarda			
	Preços			Prazo de validade, dias	Preços			Prazo de validade, dias	Preços			Prazo de validade, dias	Preços			Prazo de validade, dias	Preços			Prazo de validade, dias
	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	4.710	3.670	2.630	2	5.280	4.120	2.930	2	6.770	5.270	3.760	—
Alferrarede . . .	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
Mouriscas	1	450	360	260	1	2.580	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	2.130	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'Amieira . . .	1	1.320	1.030	740	1	1.700	1.320	950	2	3.440	2.660	1.890	2	3.990	3.090	2.210	2	5.480	4.260	3.040
Fratel	1	1.830	1.440	1.010	1	1.190	930	660	4	2.900	2.260	1.620	2	3.480	2.710	1.940	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	480	390	280	1	2.160	1.680	1.200	1	2.740	2.130	1.520	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	2.930	2.120
Alcains	2	3.440	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	2.040	1	680	530	390	1	1.060	820	600	1	1.640	1.270	920	1	3.120	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
F. Penamacôr . . .	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	2.930	1	2.290	1.800	1.280	1	580	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	1.160	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	6.580	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 utilisaram 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 aucto 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 nullos.

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