

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

Proprietario director: **L. DE MENDONÇA E COSTA** — Engenheiro consultor: **C. XAVIER CORDEIRO**

Redactores: em Madrid, **D. Juan de Bona**; Em Bruxellas, **Alb. Urban**, Engenheiro

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

SUMMARIO

Linhas ferreas de segunda ordem, por P.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Parte official — Alvará de 26 de outubro. — Portarias de 31 de outubro, 13 e 25 de novembro.
Tarifas de transporte. — Annullação das combinadas entre a Companhia Real e a Beira-Alta.
Medidas sanitarias sobre mercadorias.
O relatorio da exposição do Porto em 1891-92.
Freio de vacuo.
Melhoramentos em Torres Vedras.
Regulamento do movimento nos caminhos de ferro allemães.
Commercio Portuguez.
Industrias estrangeiras. — Sociedade John Cockerill.
Os negocios da Companhia Real.
Beira-Alta e Salamanca-Fronteira.
Boletim financeiro, de Lisboa, 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.
Linhas portuguezas — Mensagem de agradecimento — Mais outra estação monumental — Direcção de estudos — Beira-Africa — Funchal a Camara de Lobos.
Linhas hespanholas — Ramal de Vigo ao porto — Grao-Valencia-Turis — Calatayud-Teruel-Sagunto — De Oviedo a Infesto — Caminhos de ferro secundarios — Metro-politano de Madrid.
Linhas estrangeiras — França — Allemanha — Inglaterra — Suissa — Russia — Estados Unidos.
Companhia real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa. — Relatorio.
Mercado de metaes. — Avisos de serviço. — Arrematações. — Casas recommendadas.
Agenda do viajante. — Annuncios.

Linhas ferreas de segunda ordem

N'ESTE periodo de desanimo que atravessamos, sob a impressão da terrivel crise que nos surprehendeu em pleno desenvolvimento das obras publicas, não é para desprezar o menor symptoma de vida que vejamos manifestar-se.

Parámos, mas devemos crêr que momentaneamente, porque não estão exauridas as fontes de riqueza do nosso paiz, que, cautelosamente exploradas, nos criarão novas epocas de prosperidade.

O desenvolvimento de viação acelerada, que tão profunda e radical transformação introduziu nas forças vitales do paiz, valorisando a propriedade nacional e facultando ao commercio, á industria e á agricultura os elementos de que carecem para seu engrandecimento e progresso, deve ser um dos factores mais importantes do melhoramento da nossa situação economica.

Este facto, porém, não se póde realizar, enquanto persistir o retrahimento dos capitaes para emprehndimentos d'esta natureza, por falta de confiança na sua justa applicação. Ao abatimento geral do nosso credito que teve como consequencia inevitavel a suspensão de todos os grandes emprehndimentos que estavam sendo executados, parece succeder se uma epoca de maior confiança.

Tem sido incertas as primeiras tentativas para vencer esta situação, mas vêmos entreabrir-se mais desanuaveado o horisonte.

Assim o significa a proxima constituição das empresas das linhas do Valle do Vouga e do Valle do Lima.

São estes valles dos mais ferteis e povoados e a construcção das linhas que os explorem será largamente compensada, não simplesmente pelos rendimentos

proprijs, mas pela circumstancia de serem affluentes das duas principaes arterias de uma nação.

No interessante relatorio do distincto engenheiro Xavier Cordeiro, a que nos referimos em um dos nossos anteriores numeros, se aponta, com dados estatisticos de valor, a importancia da região a que o caminho de ferro do Vouga prestará o seu benefico influxo.

Os abundantes productos d'este valle encontrarão prompta sahida para os mercados da capital do Norte, com que mais robustecerão as actuaes relações commerciaes.

A linha do Valle do Lima, pondo em contacto com o caminho de ferro do Minho e barra de Vianna os importantes povos de Ponte de Lima, Barca e Arcos, encontrará uma região feracissima, notavel pela sua intensa cultura.

Os cereaes, gados e vinhos, abundantes n'aquellas regiões, affluirão á nova linha, que, sob o ponto de vista agricola, será uma das primeiras do paiz.

Estes dois emprehndimentos são dignos do auxilio dos poderes publicos, por serem o inicio de uma nova phase da nossa viação, cujos beneficos resultados se não farão esperar.

Em todos os paizes em que se tem comprehendido a influencia dos caminhos de ferro na prosperidade nacional, se tem completado a rede de primeira ordem com a construcção da rede secundaria.

Faltam-nos no nosso paiz esses elementos de vida das linhas principaes, que são o seu complemento indispensavel.

Será certamente difficil conseguir a construcção da rede das linhas de segunda ordem, se as empresas se encontrarem desacompanhadas de qualquer subsidio por parte do Estado e das localidades immediatamente interessadas.

No estudo da fórma de prestar este subsidio, devem empenhar-se o Estado e as associações scientificas, a que o assumpto mais directamente incumbe, preparando o campo para se proseguir n'esta senda do progresso.

Diminuindo-se as onerosas exigencias que ás empresas se impõem por parte do Estado, no que não affecte a segurança e commodidade da exploração, prestar-se-ha igualmente um grande serviço ao paiz, que derivaria de se facilitar a realisação d'estas construcções com muito maior economia.

Moldar todos os cadernos de encargos por um mesmo modelo, não é, por certo, o meio mais racional de conseguir a execução de linhas, que não pódem ser consideravelmente oneradas nas suas despesas de primeiro estabelecimento.

Por interesse do paiz, convém adoptar uma orientação diversa da que tem sido seguida, e procurar harmonisar as exigencias por parte do Estado com as condições de exploração de cada linha a construir.

Este modo de proceder deve ter uma poderosa influencia na construcção da nossa rede secundaria, para a qual não é indifferente qualquer aggravamento de despesas que seja improductivo.

P.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 25 de novembro.

O caminho de ferro Grand Central Belge acaba de publicar uma tarifa directa, applicavel aos transportes de mercadorias entre a Belgica e a Suissa.

Como seguimento ao que por diversas vezes lhes tenho dito, com respeito á creação de tarifas directas para o transporte de mercadorias da Belgica para certos portos do ultramar, devo accrescentar que tarifas analogas, creadas ha tres annos na Allemanha, dão uns resultados muito satisfactorios; por isso, as tarifas allemãs, creadas unicamente para os transportes até os portos do Levante, acabam de ser ampliadas aos portos americanos. Por conseguinte, a experiencia que a nossa administração de caminhos de ferro fez, está bem longe de ser uma innovação.

No dia 9 de novembro passado, foi assignada em Bruxellas a convenção entre o Estado belga e a companhia dinamarqueza de navegação *Torenele Dampskibsselskab*, para a creação das tarifas directas entre o interior da Belgica e os portos do Baltico e do Levante, applicaveis ao transporte de mercadorias.

Foi, pois, com razão que lhes annunciei ha tempos a proxima realisação d'este projecto.

Supponho que o Estado belga tenciona fazer convenções analogas com companhias de navegação servindo regiões diferentes das visitadas pela companhia dinamarqueza.

O numero de wagons carregados, empregados pelos caminhos de ferro do Estado no transporte de mercadorias durante a semana de 5 a 11 de novembro de 1893 e a semana correspondente a 1892, foi:

Natureza dos transportes	Numero de wagons carregados		a mais	
	1893	1892	1893	1892
Transportes do publico:				
Carvão de pedra e coke	26.511	26.698	-	-
Outras mercadorias	46.011	43.624	-	-
Transportes em serviço:				
Diversos	321	939	-	-
Combustiveis	1.632	1.497	-	-
Totales.....	74.475	72.758	1.717	-

Numero de wagons carregados, desde 1 de janeiro a 4 de novembro de 1893 e durante 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	973:772	910:578	-	-
Outras mercadorias	1.661:392	1.571:157	-	-
Transportes em serviço:				
Diversos	93:023	92:225	-	-
Combustiveis	64:887	66:811	-	-
Totales.....	2.793:074	2.640:771	152:303	-

No dia 31 d'outubro passado teve lugar o acto da entrega das *halls* para a futura exposição de Antuerpia, á sociedade organisadora da mesma exposição. A sociedade tinha á sua frente mr. Hertogs, director geral da parte technica.

O syndicato adjudicatario (Baume et Marpent, Bertaux et C.^{ie}, Léon Monnoyer, que construiu em menos de 4 mezes cerca de 60:000 metros quadrados de *halls*

cobertas, fez a entrega das mesmas a mr. Hertogs, que as acceitou, felicitando novamente os representantes do syndicato: M. M. Moyaux, Monnoyer e Bertaux.

A fabrica d'electricidade da cidade de Bruxellas funciona desde 1 do corrente.

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

Eu, El-Rei, faço saber aos que este meu alvará virem que, tendo-me pedido a companhia carris de ferro do Porto licença para estabelecer um caminho de ferro americano com tracção animal no troço da estrada real n.º 33, Porto a Villa Real, constituido pelas ruas de Bomfim, praça das Flores e rua da Lameira da cidade do Porto:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, conceder á referida companhia carris de ferro do Porto a licença que sollicita, com as clausulas e condições seguintes:

1.ª A concessionaria effectuará á sua custa e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixo estipulados:

1.º Os estudos e a construcção da dita linha que se denominará «linha ferrea americana de Bomfim a S. Roque da Lameira»;

2.º O fornecimento de todo o material fixo e circulante que for necessario para a perfeita exploração da linha.

2.ª O projecto a apresentar comprehenderá:

Planta geral do traçado, escala 1: 5:000;

Perfil longitudinal, escala 1: 5:000 para os comprimentos e 1: 500 para as alturas;

Perfis transversaes, escala 1: 200;

Planta parcellar dos terrenos a expropriar, escala 1: 1:000;

Perfil typo de via, escala 1: 50;

Dimensões e espaçamento das travessas, escala 1: 100;

Typo dos carris, escala 1: 50;

Plantas e alçados de todas as obras. Apparelhos e machinas necessarias para a construcção e exploração da linha, escala 1: 50 para os comprimentos inferiores a 10 metros, de 1: 100 para os comprimentos de 10 a 100 metros e de 1: 200 para os comprimentos superiores a 100 metros.

Os desenhos serão acompanhados de uma memoria descriptiva e justificativa das diversas peças do projecto, incluindo o material circulante a empregar na exploração da linha.

Todas as peças do projecto serão organisadas, na parte applicavel, em conformidade com o programma para projecto de estradas de 24 de abril de 1860.

3.ª O projecto será apresentado no praso de tres mezes, a contar da data d'este alvará.

§ unico. Se o governo julgar necessaria a reforma do projecto, no todo ou em parte, essa reforma será feita n'um praso fixo, marcado na portaria que o ordenar.

4.ª Para serviço da construcção e exploração da linha fará a concessionaria tirar duas copias do projecto approvedo, que entregará no praso de um mez, a contar da data da portaria que o approvar, na direcção dos serviços de obras publicas.

5.ª Uma das referidas copias, depois de authenticada na mesma direcção de serviços, será entregue á concessionaria.

6.ª Qualquer mudança que no acto de construcção se julgue necessaria ou conveniente introduzir no projecto, será sujeita pela concessionaria á approvação do governo.

7.ª Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que o respectivo projecto tenha sido approvedo pelo governo.

8.ª A linha ferrea será assente ao nível do pavimento da estrada sem saliencia nem depressão, a um dos lados da faixa empedrada, por fórma que não embarace o transito de passageiros e de vehiculos ordinarios.

Em todos os pontos da estrada ficará, pelo menos, um espaço livre de 3^m,5 para o transito ordinario e um intervallo de 0^m,8 entre os vehiculos da linha ferrea e os edificios e muros ou vedações de propriedades, guardas de pontes, etc., contado da parte mais saliente dos mesmos vehiculos, effectuando o concessionario á sua custa os alargamentos nos pontos em que a largura da estrada o exigir.

A via será simples, á excepção das estações, em que haverá as necessarias vias de resguardo e as de serviço e dos pontos de cruzamento em que se julgar preciso estabelecer desvios, não devendo a segunda linha exceder, em cada uma, a 60 metros.

A entrevia será, pelo menos, de 2 metros entre as faces exteriores dos carris.

9.^a O ferro, madeira e outros elementos constitutivos da via ferrea deverão ser de boa qualidade, e os trabalhos executados por forma que ella offereça toda a garantia de segurança.

10.^a O material circulante será de boa qualidade e solidamente construido.

As carruagens dos viajantes serão dos melhores modelos, suspensas sobre molas e devidamente resguardadas.

11.^a A concessionaria fica obrigada a não damnificar a estrada, a reparar de prompto os estragos que porventura n'ella causar, e a conservar em bom estado a parte da faixa empedrada que servir para a circulação dos trens da linha ferrea e 5 decímetros para fora dos carris exteriores.

12.^a A concessionaria não poderá restringir o uso publico da estrada e das serventias publicas e particulares que n'ellas existam, devendo mantel-as ou substitui-las á sua custa, indemnizando devidamente os interessados quando não possam ser conservadas.

13.^a Durante a execução dos trabalhos a concessionaria tomará as providencias necessarias para não serem prejudicadas a liberdade e segurança de transito ordinario.

14.^a As aquisições que a concessionaria tiver de fazer de terrenos para as obras da linha e suas dependencias, serão reguladas amigavel ou judicialmente pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

15.^a Quaesquer indemnisações devidas, por prejuizos resultantes dos trabalhos de construcção, conservação ou da exploração da linha, ficam a cargo da concessionaria.

16.^a Os trabalhos de construcção devem começar no praso de trinta dias, a contar da data do *Diario do governo* em que fôr publicada a portaria da approvação do projecto, devendo estar concluidos no praso de doze mezes, a contar da mesma data.

17.^a A linha não poderá ser aberta ao transito publico senão com auctorisação do governo e depois de examinada por uma comissão de engenheiros.

18.^a O governo fará fiscalisar por agentes seus, a construcção e exploração da linha de que se trata.

19.^a A concessionaria sujeitará á approvação do governo as tarifas, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhe alteração alguma sem nova approvação.

20.^a Toda a fixação ou modificação de horarios ou de condições de serviço deverão ser approvadas pelo governo antes de serem annunciadas ao publico, p. la imprensa, nas estações, ou por qualquer forma.

21.^a As alterações nas tarifas, depois de approvadas pelo governo, serão annunciadas, pelo menos, com oito dias de anticipação.

22.^a A concessionaria fica obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.^o Transporte das malas do correio e entrega d'ellas nos pontos da linha que lhe forem designados;

2.^o Transporte dos funcionarios do ministerio das obras publicas, commercio e industria, que o respectivo ministro indicar e de quaesquer outros, que tiver em serviço especial na linha, mediante indicação do mesmo ministro.

23.^a Os militares e marinheiros, em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão, apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

24.^a A concessionaria fica sujeita:

1.^o Aos regulamentos actuaes e aos que o governo publicar para serviço telegrapho-postal;

2.^o As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e conservação das obras, como ao estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

25.^a A concessionaria ficará tambem sujeita ás leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulgarem, sobre viação publica, na parte applicavel.

26.^a A concessionaria não terá direito a indemnisação alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem do transito ordinario pela estrada, do seu estado de conservação, da abertura de novas vias de communicação de qualqer natureza, de transtornos ou interrupção de serviço, motivados por medidas temporarias de ordem e de policia, do livre uso da estrada, dos trabalhos n'ella executados por ordem do governo ou por corporações ou individuos devidamente auctorisados.

27.^a A concessionaria, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo o que disser respeito ao estudo, construcção e exploração da via ferrea, ás leis e regulamentos de Portugal.

28.^a A concessionaria prestará aos agentes do governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatística da linha.

29.^a O caminho de ferro, com todos os seus edificios necessarios para o serviço, e material fixo de qualqer especie, fica, desde a sua construcção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do Estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commum e especial de caminhos de ferro. Todo o mate-

rial circulante, gado e quaesquer outros provimentos, ficarão pertencendo ao dominio da concessionaria para os mesmos effeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o effeito de ser substituido com vantagem do serviço publico.

30.^a A concessão de que trata este alvará é feita pelo praso de noventa e nove annos, contados da data do mesmo alvará.

31.^a A concessionaria deverá conservar durante todo o praso da concessão a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao governo, findo aquelle praso, fazendo sempre, para esse fim, á sua custa, todas as reparações tanto ordinarias como extraordinarias.

32.^a A concessionaria depositará, á ordem do governo, na caixa geral de depositos, a quantia de 200,000 réis, em dinheiro ou em titulos de divida publica portugueza, pelo seu valor no mercado.

§ 1.^o Este deposito será feito no praso de quinze dias, contados da data do *Diario do Governo* em que este alvará fôr publicado.

§ 2.^o O referido deposito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a caixa geral de depositos paga por depositos identicos, e sendo em titulos de divida publica, o respectivo juro.

§ 3.^o Este deposito poderá ser levantado pela concessionaria quando os trabalhos executados na linha tenham o valor equivalente a 400,000 réis.

33.^a O caminho de ferro, e seu material fixo e circulante, servirão, com o deposito a que se refere a condição anterior, de garantia para o Estado, da execução das presentes condições.

34.^a A concessão caducará:

1.^o Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 3.^a e seu § unico, 16.^a e § 1.^o da condição 32.^a;

2.^o Se não começar a exploração dentro do praso de um mez, depois de auctorisada pelo governo, nos termos da condição 17.^a;

3.^o Se, iniciada a exploração, a concessionaria a interromper por trinta dias consecutivos ou sessenta dias interrompidos durante um anno;

§ 4.^o Se a concessionaria não cumprir as outras condições a que fica obrigada.

35.^a Finda a concessão o governo tomará posse do caminho de ferro, sem obrigação de indemnisar a concessionaria, qualqer que seja o fundamento, razão, ou pretexto allegado para justificar a indemnisação.

§ unico. Se o governo julgar conveniente, poderá adquirir, ao findar a concessão, o material circulante, gado e quaesquer outros provimentos existentes, os quaes serão pagos á concessionaria segundo a avaliação de louvados.

36.^a Caducando a concessão, o governo terá direito de proceder como se ella tivesse findado, applicando o disposto na condição anterior e seu paragrapho unico.

37.^a Havendo deposito de garantia ao caducar a concessão, reverte elle para o Estado.

38.^a Os direitos conferidos e as obrigações impostas á concessionaria por este alvará, não poderão ser transferidos para outra qualqer entidade sem prévia auctorisação do governo.

39.^a As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições serão resolvidas pelo governo, ouvindo o conselho superior de obras publicas e minas.

40.^a Exceptuam-se das disposições das clausulas precedentes os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o governo prorogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e selado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no paço, aos 26 de outubro de 1893.—EL-REI.—Bernardino Luiz Machado Guimarães.

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-rei, a quem foi presente um requerimento da camara municipal do concelho de Oeiras, pedindo licença para atravessar com um encanamento de aguas, como é indicado na planta que baixa com esta portaria, assignada pelo director dos serviços de obras publicas, o ramal de caminhos de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes ao kilometro 11,768 junto á estação de Paço de Arcos: ha por bem, conformando-se com a informação do director da fiscalisação de caminhos de ferro, conceder a licença pedida, devendo a canalisação ser feita com tubos de ferro, assentes a 1 metro de profundidade, e observando-se na parte applicavel as disposições da portaria de 13 de dezembro de 1879.

Paço, em 31 de outubro de 1893.—Bernardino Luiz Machado Guimarães.

Para o director da fiscalisação de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 20 de outubro findo: ha por bem approvar o projecto datado de 4 de agosto ultimo, de ligação das duas vias da linha urbana de Lisboa na estação de Campolide do lado de Sete Rios, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para os effeitos devidos.

Paço, aos 13 de novembro de 1893.—*Bernardino Luiz Machado Guimarães.*

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-rei, conformando-se com o parecer de 29 de setembro proximo passado do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 5 de agosto ultimo, de ligação das linhas n.ºs 2 e 3 da estação de Alcantara, do caminho de ferro de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras, projecto apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 13 de novembro de 1893.—*Bernardino Luiz Machado Guimarães.*

Para o director da fiscalisação de caminhos de ferro.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, concessionaria do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado a sua conta de liquidación de garantia de juro, com referencia ao segundo semestre do anno economico de 1892—1893 (1 de janeiro a 30 de junho de 1893), abrangendo a totalidade da linha actualmente em exploração;

Considerando que a companhia não concluiu ainda todos os trabalhos e obras a que se refere a portaria e despacho de 4 de maio do corrente anno e especificadamente os comprehendidos na 3.ª secção entre a Covilhã e a Guarda, e que portanto, não tendo sido esta secção approvada, não tem a companhia direito á garantia de juro respectiva, nos termos do artigo 30.º do contracto de 29 de julho de 1885;

Considerando, porém, que nas duas restantes secções, entre Abrantes e a Covilhã, o rendimento bruto kilometrico foi no referido segundo semestre, inferior ao minimo fixado no artigo 28.º do contracto de 29 de julho de 1885;

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 16 do corrente, e com a liquidación feita pela direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, approvar a referida liquidación relativa a todo o anno economico de 1892 a 1893, na importancia de 309.941\$570 réis, como provisoria, nos termos da alinea a) da portaria de 20 de fevereiro do corrente anno; fixando em 154.123\$950 réis a importancia da mesma garantia, relativa ao 2.º semestre, como complementar da liquidada em relação a todo o anno economico de 1892 a 1893, visto como já em portaria de 19 de junho ultimo, e com referencia ao 1.º semestre, foi liquidada a garantia respectiva na importancia de 155.817\$620 réis; e ordenar que se não effectue o pagamento da referida quantia agora liquidada na importancia de 154.123\$950 réis senão depois de cumpridas as prescripções do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892.

Paço, em 25 de novembro de 1893.—*Bernardino Luiz Machado Guimarães.*

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Não tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes concluido até ao presente os trabalhos de construcção da linha ferrea da Beira Baixa, a que se refere a portaria e despacho de 4 de maio ultimo, continuando, portanto, incursa nas disposições do artigo 64.º do contracto de 29 de julho de 1885; apresentando o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro da Beira Baixa a liquidación da multa que a mesma companhia real tem a pagar ao Estado pelo periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho do corrente anno, em conformidade com o disposto na portaria de 3 de abril do mesmo anno corrente, e na importancia de 2:450\$000 réis, manda Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 16 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas, que a referida importancia de 2:450\$000 réis seja paga ao Estado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em conformidade com o disposto na portaria citada; podendo este pagamento fazer-se por encontro na verba de garantia de juro da mencionada linha da Beira Baixa relativa ao mesmo periodo de tempo porque a multa é devida, e que é liquidada em portaria d'esta data.

Paço, aos 25 de novembro de 1893.—*Bernardino Luiz Machado Guimarães.*

Para o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto datado de 26 de outubro ultimo de um caes para a estação dos Olivares para apeadeiro dos passageiros dos comboios tramways, proposto pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer de 20 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas, approvar o referido projecto, sem que por isso a companhia fique eximida de proceder á construcção de quaesquer obras que se julguem necessarias para a mencionada estação para o serviço dos comboios tramways e a que legalmente possa ser obrigada.

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

Paço, em 25 de novembro de 1893.—*Bernardino Luiz Machado Guimarães.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro

Tarifas de transporte

Annullação das combinações entre a Companhia Real e a Beira Alta.—Conforme o aviso que publicamos no logar respectivo, são annulladas desde 1 de janeiro proximo, todas as tarifas directas, série N. B., combinadas entre aquellas duas rêdes.

Essas tarifas são: a de bilhetes de ida e volta; a de grupos de passageiros com bilhetes collectivos (a qual vae em breve ser substituida); a de mercadorias, de Lisboa para Mangualde e Guarda; a de lãs, do Sul e Sueste para Mangualde, Gouveia e Guarda, e tecidos de lã d'estas estações para as do Sul e Sueste; a de lãs, de Lisboa e fronteiras para aquellas mesmas estações.

Ficam tambem sem vigor os avisos ao publico que ampliaram estas tarifas a differentes estações.

Uma grande parte de cada uma d'estas tarifas achava-se já inutil pela abertura da linha da Figueira e ramal de Alfarellos, e da Beira Baixa, e posto que a annullação da restante, ainda em vigor, não cause grandes prejuizos ao commercio nem ao trafego das duas companhias, visto que ás expedições directas se applicam as tarifas especiaes em cada linha, o nosso voto é porque as duas direcções cheguem breve a um accordo que permita o estabelecimento de tarifas combinadas, que são necessarias, e que, beneficiando o publico e facilitando os transportes, promovam o augmento do trafego entre as linhas de cada uma das companhias

Medidas sanitarias

As que estavam em vigor e aqui publicámos no n.º 139, de 1 de outubro, foram substituidas pelas seguintes, desde 23 de dezembro:

Declaradas limpas de cholera-morbus todas as procedencias das provincias hespanholas, consideradas, até hoje, contaminadas da mesma doença, teem livre entrada todas as mercadorias procedentes de Hespanha, apenas com as restricções seguintes:

a) Roupas sujas que façam parte da bagagem dos passageiros e que ao medico inspector pareçam constituir perigo para a saude publica, serão retiradas dos volumes e inutilizadas.

b) Os trapos e artigos de cama só entram com certificado consular da origem de remessa.

c) As fructas, legumes e hortaliças, verdes, quando não sejam de notoria procedencia hespanhola, isto é, quando procedam de pontos em que possa ter sido feita reexpedição, terão que ser acompanhadas de certificados consulares da origem.

d) Os artigos industriaes deverão ser acompanhados da respectiva factura, a qual seguirá com a escripturação.

Qualquer mercadoria, seja de que natureza fôr, está sujeita a desinfecção sempre que a auctoridade sanitaria assim o entenda.

O Relatório da Exposição Industrial do Porto em 1891-92

Foi distribuído o relatório d'esta exposição, que, já o dissémos aqui, por ocasião da visita que lhe fizémos, pelas condições em que foi organizada, demonstrou de uma forma muito satisfactoria, a um tempo, o adiantamento de muitas das nossas industrias e a actividade e incansavel trabalho dos promotores d'aquelle certame.

Apesar de não haver n'ella brilhantes premios a conquistar para os expositores, estes concorreram em grande numero, e a propria precipitação com que teve que ser organizada, não dando tempo a que os objectos expostos, fossem preparados *ad hoc* para disputarem primazias pelo aperfeiçoamento do seu fabrico, e sim tirados dos artigos do commercio expostos á venda, patenteou mais claramente que a nossa industria se acha habilitada em muitos e muitos generos a concorrer, com vantagem, com a importação estrangeira.

O relatório que temos presente, dá d'isso testemunho e serve ainda como substituição dos premios que n'essa exposição não houve.

Por parte da nossa *Gazeta* devemos confessar que nos lisongeou immenso a critica que ali encontrámos; critica que não solicitámos, para a qual em nada concorreremos e que foi para nós uma agradabilissima surpresa.

Na secção: *Projectos, desenhos, publicações etc relativas á engenharia*, diz o relatório:

São raras, mais raras mesmo do que seria para esperar do estado de atrazo industrial do paiz, as publicações technicas que n'elle existem. Ainda assim é de crer, que se as apertadas circumstancias de tempo em que foi organizada a exposição não influissem desfavoravelmente, teriamos a registar n'este logar mais alguns nomes a par dos dos srs. Mendonça e Costa e Carlos de Pzerat.

O sr. Mendonça e Costa, proprietario e director da *Gazeta dos caminhos de ferro*, expõe a collecção completa do seu jornal que conta quatro annos completos de existencia. E já não é pequena empresa o sustentar por tão largo periodo uma publicação technica, conservando a sua redacção a um nivel scientifico elevado, como em regra é o dos numeros da *Gazeta*.

Em janeiro d'este anno entrou a *Gazeta* no quinto da sua publicação, apresentando na parte material melhoramentos importantes. Pelo modico preço de 2.750 réis annuaes não creio que seja facil fazer mais, ou melhor, nem no estrangeiro, nem no paiz.

De quinze em quinze dias este jornal distribue dezeseis paginas de texto e annuncios (além das capas), gravuras, cartas e numerosos annexos, contendo as tarifas das linhas ferreas portuguezas.

Esta ultima parte, bem como os frequentes artigos que tem publicado sobre questões economicas, mais ou menos intimamente ligados com a exploração das linhas ferreas, tornam a *Gazeta* de um interesse geral, o que explica a sua tiragem de 1:500 exemplares e lhe promete um futuro largo e desafogado.

Por despacho de 5 de março de 1888 o ministerio das obras publicas auctorizou a inserção na *Gazeta* de uma parte official.

O consultor da empresa é o distinctissimo engenheiro Candido Xavier Cordeiro.

Agradecemos penhorados tão justa critica e tão honrosa referencia que, para nós, valem bem, pela distincção que representam, uma medalha, e de ouro.

Freio de vacuo

A inspecção facultativa dos caminhos de ferro, em Hespanha, á pedido da companhia do Norte, fez ensaios comparativos do freio de vacuo automatico e do freio Souterin, e tão concludentes foram os resultados d'estas experiencias que o governo prohibiu á compa-

nhia o uso dos freios Souterin ficando, portanto, adoptado em geral o freio de vacuo Hardy para o serviço de todas as linhas hespanholas.

Os ensaios constavam de:

- 1.º Analyse dos órgãos de ambos os systemas.
- 2.º Experiencias com dois comboios para determinar os elementos de policia efectiva e os inconvenientes da accção automatica sobre comboios parados.
- 3.º Ensaio sem marcha e comparação das condições de automatismo, energia, rapidez, moderabilidade e uniformidade de cada systema.
- 4.º Serviço ordinario em comboios expressos de passageiros durante seis mezes.

Caso o resultado dos tres primeiros pontos o não auctorisasse desistir-se-hia do quarto ponto.

Foi o que succedeu.

Em Inglaterra tambem este systema de freios acaba de ter a confirmação da sua superioridade, declarando o presidente do *Board of Trade*, ministro do commercio, que se até 31 de dezembro do corrente anno, data em que termina o praso fixado pelo decreto de 1889 para que todos os trens, não só os expressos e correios como os mixtos, sejam provistos de freios continuos automaticos, essa ordem não estiver rigorosamente cumprida, empregará as mais energicas providencias no sentido de a fazer cumprir sem demora.

E já que tratámos d'este notavel aparelho, parece-nos interessante dar os seguintes detalhes de uma estatistica ha pouco publicada em Inglaterra:

Em 1885, 47 % apenas dos vehiculos de caminhos de ferro d'aquelle paiz tinham freio automatico continuo, havendo n'esse anno 15:000 applicações do freio de vacuo em carruagens e locomotivas; em dezembro de 1892, a proporção elevava-se a 98 % e o numero de applicações do freio de vacuo a 47:315. Em junho de 1885, 25 % das locomotivas tinham freio de vacuo; em dezembro ultimo apenas 1 1/2 % estavam sem este melhoramento. N'esta ultima data o freio de vacuo tinha, como dissémos, 47:315 applicações, enquanto que o de ar comprimido automatico só tinha 21:671.

Os demais systemas estão, por completo, abandonados n'aquelle paiz.

Melhoramentos em Torres Vedras

Voltou o nosso collega *A Semana* a referir-se ao que temos dito sobre a localidade, e d'esta vez, como lhe citámos um velho artigo que levantou as suas passadas iras, vem, um pouco ironico, um pouco preceptor, dizer-nos que não ha contradicção da sua parte, porque as circumstancias mudaram.

Ora nós não accusámos a *Semana* de se contradizer; felicitámo-la apenas de que ella viesse ao bom caminho, e concordasse connosco em estimular o zelo dos Torreanos para os melhoramentos de que a localidade tanto precisa.

Resumindo, a questão cifra-se n'estes pontos:

Em 1887 visitámos Torres Vedras e, em vez de uma villa agradável, de uma aldeia, que fosse, acceada, achámos um chavascal, incommodo, abandonado, só proprio para fazer não voltar ali o que tivesse o mau gosto de lá ir uma vez.

Como nas descrições que fazemos das localidades que visitamos, miramos sempre a instruir o leitor sobre o bem ou o mal que ali o espera, e como ao mesmo tempo estas descrições tendem a servir para despertar estas localidades da sua indolencia, dizendo-lhes

francamente, o que d'ellas pensa quem as visita, declarámos, na nossa descripção, a Torres Vedras, que ella estava suja e incommoda, que tinha elementos para ser bonita e attrahente e que devia lavar a cara (as paredes) e pentear o cabello, construindo um passeio, e calçar uns sapatinhos novos ou umas novas avenidas, se queria apparecer decente diante da gente que ia visitá-la no comboio da linha ferrea recentemente inaugurada então.

A *Semana* pregou nos uma *reprimenda* (é o seu termo) de tres paginas quasi, dizendo-nos que aquillo estava bem assim; que Torres Vedras era uma villa cheia de valorosas tradições, o povo laborioso e honrado (não o havíamos contestado) e o melhoramento local de que ali se precisava era o affastamento do phyloxera; que houvesse vinho e abastança, e dos embellesementos locais bem se prescindia, onde a recordação da monumental defesa das linhas de Lisboa ficava como trophéu glorioso. (Citamos de memoria).

Deixámol-a fallar, então.

Hoje, a *Semana* que, sobre a nossa critica de então, ouviu agora os *queixumes dos frequentadores dos banhos dos Cucos*, concorda que são precisos melhoramentos, e que, se aquillo se conserva assim, os banhistas fugirão de alojar-se ali. Ora ainda bem!

Se, em 1887, a *Semana* tivesse feito côro connosco, talvez n'estes seis annos a povoação rural se tivesse melhorado e fosse já uma estancia rasoavel de verão e de banhos.

Nunca houve, nem ha, da nossa parte resentimento contra Torres Vedras, nem contra localidade alguma. Escrevemos o que pensamos, nada mais.

E, se o collega quer que á sua villa citemos um exemplo, leia o que escrevemos no nosso numero 132, a pagina 183, sobre Almendralejo. Ali tem uma villa pequena, absolutamente vinhateira, inteiramente rural, e, quando passar entre Merida e Sevilha, veja, mesmo do comboio, o aceio d'aquellas ruas, o branco d'aquelles edificios, a galanteria do jardim publico, os passeios nas ruas, nas quaes não verá o povo em recreio, porque elle, como o de Torres, está nas adegas tratando laboriosamente dos seus vinhos, mas nem por isso deixa de tirar um bocadinho de tempo para ter a villasinha n'um aceio encantador.

Estará Torres Vedras assim, d'aqui a algum tempo? Se tal succeder, não terá pouco a agradecer á louvavel propaganda da *Semana*, agora, mas não lhe agradecerá os seus brios retardatarios de ha seis annos.

Regulamento do movimento nos caminhos de ferro da Allemanha

Começamos hoje a publicar este novo regulamento, ultimamente adoptado na exploração dos caminhos de ferro allemães, documento que devemos á amabilidade de um nosso assignante d'aquelle paiz.

Algumas disposições ha que offerecem uma certa novidade; outras — e em não pequeno numero — notamos já que são muito menos liberaes do que as que vigoram nas linhas portuguezas e que são, mais ou menos bitoladas pela legislação franceza.

Disposições geraes. — Os empregados ferro viarios devem observar nas suas relações com o publico uma attitude severa e rigorosa, mas ao mesmo tempo cortez; não devem nunca intrometter-se n'aquillo que não diga respeito ao seu serviço. Não podem acceitar, em serviço, gratificações de qualquer especie e é-lhes

proibido o fumar enquanto attendem ao serviço do publico.

As questões que possam haver entre os empregados e o publico são decididas, durante a viagem, nas estações principaes. As queixas podem ser feitas verbalmente, ou por escripto n'um registro especial que ha em cada estação.

A administração dos caminhos de ferro é obrigada a attender a quaesquer queixas, comtanto que ellas venham acompanhadas das precisas indicações, dando-se o nome, numero, ou pelo menos, uns signaes quaesquer do empregado.

E' prohibida a entrada nos escriptorios das estações dos caminhos de ferro, abertos sempre ou periodicamente, ás pessoas que não tenham a competente auctorisação, salvas comtudo as excepções necessarias para o andamento do serviço.

As administrações dos caminhos de ferro não podem recusar o transporte de pessoas, animaes ou qualquer objecto, comtanto que se observe as seguintes condições, ou seja: 1.^a que se tenha cumprido com todas as formalidades para a expedição por caminho de ferro; 2.^a que o transporte seja possivel com os meios ordinarios de transporte, adoptados nos caminhos de ferro; 3.^a que não se deem circumstancias pelas quaes a expedição seja prohibida pela auctoridade superior.

Os objectos para os quaes sejam precisos aparelhos especiaes serão recebidos na estação mais proxima, que possua os ditos aparelhos.

O preço dos transportes é calculado pelas respectivas tarifas publicadas. Os augmentos, modificações ou reduções de tarifas ou das condições de transportes só poderão vigorar quatro semanas depois de serem publicadas.

São prohibidas quaesquer reduções ou abatimentos nas tarifas publicadas. Póde-se conceder vantagens nos transportes quando sejam feitos em interesse publico, ou ferro-viario, depois de ouvido o parecer da repartição local de vigilancia.

Nos pagamentos, além de todos os valores determinados pela lei, podem-se tambem acceitar todas as moedas de ouro e prata que tenham curso legal nos caminhos de ferro estrangeiros confinantes, com excepção das moedas especiaes.

Transporte de passageiros. — Os transportes ordinarios de passageiros são feitos conforme está determinado no horario, o qual, antes de ser posto em vigor, será publicado e affixado nas estações, em devido tempo. No horario devem vir indicadas as classes que cada comboio tem.

Os horarios que se deve affixar nas estações dos caminhos de ferro a que são applicados, serão impressos em papel amarellado e os destinados ás estações das outras linhas em papel branco.

Os comboios de verão serão permittidos sob parecer da administração, á qual devem ser indicadas as horas da partida de cada uma das estações.

O preço da viagem deve ser determinado pelas tarifas. Em todas as estações se deve pôr ou affixar prospectos, indicando o preço dos transportes para todas as estações para as quaes se dão bilhetes directos.

As creanças até 4 annos de idade, comtanto que não occupem nos comboios um logar especial, nada pagam, sendo acompanhadas por outra pessoa; de 4 a 10 annos, pagam preço reduzido; havendo alguma questão relativa á idade, será resolvida pelo empregado de serviço de maior cathegoria, que se achar presente.

Os bilhetes de passageiros devem indicar o nome das estações de partida e de chegada, o preço, o numero

da classe e a qualidade do comboio a que correspondem.

A venda dos bilhetes é feita junto ás estações, devendo começar, pelo menos, meia hora antes da partida de cada comboio, nas estações de pouco movimento, e uma hora antes, nas de grande movimento. Partindo, comtudo, com pequeno intervallo, dois comboios na mesma direcção, em estações de grande movimento, deve haver um curto intervallo entre a venda de bilhetes para o primeiro comboio e a venda de bilhetes para o segundo; em casos taes póde a venda de bilhetes para o segundo comboio começar meia hora antes da partida. A venda deve ser fechada cinco minutos antes da partida de qualquer comboio.

Os bilhetes dão direito a um lugar da classe para a qual foram comprados. Se não houver lugar n'essa classe, o passageiro não tem direito a lugar em classe superior, podendo escolher, ou ir na classe immediatamente inferior, sendo reembolsado da differença do preço do bilhete, ou suspender a viagem, recebendo o custo do bilhete.

A troca de bilhete por outro de classe superior ou inferior, depois do pagamento ou reembolso da differença, é permittida ao passageiro nas estações de sahida até cinco minutos antes da partida do comboio, se houver logares disponiveis; o importe do bilhete não se restitue depois.

O mesmo se faz para a troca de bilhetes nas estações de chegada.

A sala d'espera deve ser aberta ao publico, pelo menos uma hora antes da partida de cada comboio. É prohibido ao passageiro que tem bilhete para seguir viagem, e que tem que ficar n'uma estação de entroncamento, conservar-se na estação desde as 11 horas da noite até as 5 horas da manhã.

O signal para a subida nas carruagens deve ser feito ou de viva voz ou por meio de um som especial, ou seja com dois toques da campainha da estação. Depois do comboio estar em movimento é prohibido aos passageiros subir ou descer das carruagens, assim como abrir as portinholas, chamar moços, etc. O publico deve atravessar as vias das estações nos logares para isso destinados e sahir pelos mesmos do recinto da estação.

Não se vendem logares reservados nos comboios, excepto em alguns determinados comboios especiaes, com material especial tambem.

É prohibido aos passageiros que sahem das carruagens deixarem outras pessoas a guardarem o seu lugar. Os empregados podem, comtudo, sob sua expressa responsabilidade, marcar esses logares. Os passageiros que continuam a viagem teem direito de preferencia sobre os novos.

As senhoras que viajam sós, podem, querendo, pedir um compartimento separado dos dos homens.

Nos comboios em que houver, pelo menos, 3 compartimentos de segunda e 3 de terceira classe, deve haver, pelo menos, em cada uma d'essas classes, um compartimento para senhoras. Nos comboios que não tenham compartimentos separados deve haver, pelo menos, um compartimento para senhoras.

É permittido aos passageiros da 1.^a classe fumarem, comtanto que tenham o consentimento de todas as pessoas que vão no mesmo compartimento. A administração póde, todavia, determinar quaes devem ser os compartimentos para fumadores e quaes os compartimentos para os não fumadores.

Nas carruagens das outras classes é permittido o fumar, mas entre as carruagens de 2.^a classe, e, se o serviço o permite, tambem nas de 3.^a classe, deve haver

um compartimento para os não fumadores. Nos compartimentos para os não fumadores não se póde fumar nem mesmo por accordo de todas as pessoas presentes.

(Continua).

Commercio Portuguez

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, nos mezes de janeiro a outubro de 1891-92

VALORES EM MIL. RÉIS

Importação para consumo

	1891	1892
Animaes vivos	942:068	356:060
Materias primas para as artes e industrias	10.605:028	9.773:348
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	5.077:225	2.398:952
Substancias alimenticias.....	10.959:834	8.927:029
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	3.038:854	1.397:116
Manufacturas diversas.....	3.109:000	1.705:485
Taras.....	89:030	52:585
Somma	33.821:039	24.610:575
Ouro e prata em barra e em moeda . . .	6.736:420	1.666:158
Total	40.557:459	26.276:733

Exportação nacional e nacionalisada

Animaes vivos.....	328:951	631:288
Materias primas para as artes e industrias	4.016:491	3.839:180
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	182:703	317:502
Substancias alimenticias.....	11.696:491	14.814:040
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	91:147	109:464
Manufacturas diversas.....	1.052:895	1.113:687
Somma.....	17.368:678	20.825:161
Ouro e prata em barra e em moeda.....	23.388:878	7.900:910
Total	42.757:556	28.726:071

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias	Reexportação...	6.225:216	6.698:200
	Transito	2.565:549	2.478:820
	Somma	8.790:765	9.177:020
Ouro e prata em barra e em moeda	Reexportação...	93:604	—
	Transito	2.073:150	1.260:083
	Somma	2.166:751	1.260:083
Total		40.957:516	40.437:103

Industrias estrangeiras

Sociedade John Cockerill

O relatorio apresentado á assembléa geral d'esta companhia, ha pouco reunida em Seraing, Belgica, dá uma boa ideia do estado prospero das suas finanças.

Durante o anno economico findo, a conta de ganhos e perdas accusa, ao credito, um total de 3.939:545 francos, tendo sido de 3.892:130 fr. o producto dos trabalhos feitos, durante o anno.

D'esta verba foram repartidos 1.595:000 fr. ás participações estatutarias, 100 fr. a cada acção, 1.469:569 fr. para amortisação de 4 % sobre os immoveis e 8 % sobre ferramentas, 573:334 fr. de gastos diversos, ficando um saldo de 301:641 fr. para o anno seguinte.

A Sociedade Cockerill tem entre mãos uma encomenda de 5:000 toneladas de pontes para a Roumania; as officinas de construcção, só por si, empregam 1:400 operarios.

Está tambem em construcção um novo vapor, que se chamará *John Cockerill* e terá a lotação de 1:885 toneladas.

Os vapores já construídos por estes importantes estaleiros, são:

<i>Prince Baudouin</i> ...	de 1:885 toneladas
<i>Prince Philippe</i>	» 1:351 »
<i>Congo</i>	» 1:325 »
<i>Prince Albert de Belgique</i> ...	» 1:312 »
<i>Princesse Louise</i>	» 772 »
<i>Princesse Henriette</i> ...	» 744 »
<i>Princesse Clémentine</i>	» 726 »
<i>Archiduc Rodolphe</i>	» 717 »
<i>Concha</i>	» 630 »

O pessoal empregado em 30 de junho ultimo era de 9:269 homens; os salarios elevaram-se durante o anno a 9.550:649 francos, ou da nossa moeda, ao par, á importante somma de 1:719 contos.

Os trabalhos em curso, em 10 d'outubro ultimo, eram do valor de 14.693:000 francos.

Os negocios da Companhia Real

Não ha noticia de maior importancia sobre este assumpto, depois da publicação do nosso ultimo numero.

No dia 24 chegou Mr. Lechat, membro francez da comissão nomeada pelo governo e sub-director da companhia dos Wagons-lits.

N'essa noite reuniram-se os conselhos de administração e fiscal da companhia, a convite da comissão administrativa, para emitirem o seu parecer sobre as alterações que convirá introduzir nos accordos propostos aos crédores, resolvendo nomear uma comissão d'esses dois corpos consultivos para estudar o assumpto e dar o seu parecer em sessão dos dois conselhos reunidos.

Essa delegação ficou composta de 11 membros, os srs. Carrilho, presidente; Carlos Eugenio d'Almeida, Victorino Vaz, do presidente e vice-presidente do conselho fiscal srs. Pereira de Carvalho e visconde de Mangualde e dos vogaes srs. conde de S. Januario, Reis Torgal, marquez de Fontes, Teixeira de Queiroz, Antonio Centeno e Manuel Paes.

Este estudo vae muito adiantado e em breve a comissão administrativa receberá a consulta dos dois conselhos para proseguir os seus trabalhos.

Beira Alta e Salamanca á Fronteira

Teem dito varios jornaes que a nova lei dos convenios vae ser applicada á companhia da Beira-Alta. E' absolutamente falso, porque esta companhia nada deve ao Estado.

Outros affirmam que o será á de Salamanca á Fron-

teira, e até se dizia que o sr. conde de Samodães viéra a Lisboa tratar d'isso.

E' igualmente falso. Nem a companhia de Salamanca nem a das docas do Porto são devedoras ao Estado: antes este é que é o devedor áquellas, e se elle é cré, dor do syndicato, por quantias que lhe tem adiantado, estas contas nada teem que ver com as das duas companhias.

Boletim financeiro

Lisboa, 30 de novembro de 1893.

O facto mais importante da quinzena foi—no exterior a renovação dos ataques ao crédito do paiz por parte da imprensa financeira,—no interior a crise politica aberta com a declaração officiosa de que o governo ia propôr a corôa a dissolução das câmaras e o protesto energico por parte do partido progressista, que não concordando com este expediente se mostra resolvido a um rompimento de hostilidades decisivo.

A situação do Brazil continúa estacionaria, recrudescendo os boatos do alastramento da insurreição. Embora estes tenham sido desmentidos oficialmente tudo leva a crer que o descontentamento contra o existente tem crescido consideravelmente nos ultimos mezes e que a situação do *governo legal* é cada vez mais precaria e difficil. Se o conflicto se não resolver antes do fim do anno auguramos mal do encerramento de contas dos estabelecimentos de crédito, que tenham de pagar juros ou dividendos.

A renovação dos ataques da imprensa estrangeira contra o credito portuguez reflectiu-se, como era de esperar, nas operações da nossa bolsa. As inscrições não conservaram o seu alto preço apesar de haverem attingido certo vulto as transacções pela grande margem que ainda se abre entre o seu preço e o das obrigações dos tabacos, que tem sido importadas, em avultada escala, de Paris em consequência da baixa alli produzida.

As inscrições (ass.) que haviam ficado a 31,05 no dia 15 attingiram 32 no dia 21, baixando em seguida a 31,78, ficando hoje a 32. As de coupons subiram parallelamente de 30,95 a 31,74, ficando hoje a 31,62. Muito procuradas as obrigações do empréstimo de 1888 (4 p. c.) com premios que de 13\$700 subiram a 13\$800. Nota-se uma grande tendencia para a alta nas obrigações de Loan-da-Ambaca, que attingiram 58\$000 réis.

As acções do Banco de Portugal mantiveram o preço de réis 110\$000 com pequenas variantes, as do Commercial 81\$500 réis e as do Lisboa e Açores 83\$500 réis.

O cheque sobre Londres tem regulado nos ultimos dias a 40 ³/₄ sobre Paris a 703,5 e 704,5.

Continuam a ser muito procuradas as obrigações prediaes. As de assentamento de 6 p. c. regulam a 90\$700; as dos tabacos flexionaram um pouco, porque tendo attingido 77\$500 réis no dia 20 ficam a 76\$100 réis.

Annuncia-se para breve a publicação do regulamento da contribuição industrial e d'outros impostos que foram mal recebidos pelos contribuintes e contra os quaes parece preparar-se uma energica resistencia, fazendo-nos acreditar que o mez de dezembro vae ser extraordinariamente movimentado no paiz, por muitas razões conhecidas e por mais esta.

J. F.

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

	NOVEMBRO														
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Bolsa de Lisboa:															
Inscrições assent.....	31,40	31,50	31,50	-	31,75	32	31,78	31,90	31,90	31,90	-	31,81	31,80	32,20	31,00
" coupon.....	31,40	31,43	31,43	-	31,74	31,70	31,63	31,00	-	-	-	31,30	31,60	31,70	31,62
Divida externa.....	26 0/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26 0/0	-	-
Bolsa de Londres 3 0/0:	20,43	21,43	20,23	-	20,23	19,75	19,68	19,93	19,87	19,87	-	19,87	19,87	20,00	20,25
Bolsa de Paris 3 0/0:	20,37	20,31	20,31	-	20,25	19,68	19,75	20,03	19,93	19,37	-	19,87	20,03	19,93	20,03

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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - NOVEMBRO - DIAS													
		16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	—
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	54.000	54.000	54.000	54.000	54.000	—	55.000	—	—	—	—	55.000	19.500	—
Paris.....	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	—	—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	—	—	—	42	45	—	45	42	40	—	40	40	—
	» Norte de Hespanha	109	110	110	111,50	107	103	—	103	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicant.	141	142,50	142,50	141,50	140	138	138	140	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	250	250	250	270	250	250	247,50	250	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	100,25	100,25	100	98	96,50	87,50	95	94,50	92	92	94	93	—	—
	» C. de Beira Alta.	—	72	71,50	—	—	74,50	71,50	70	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	125	125	125	125	120	113	114,50	115	115	115	115	115	—
	» Norte Hespanha 1.ª hypot.	295	294,50	294	291,25	275	276,25	280	285	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres..	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa	—	41	—	44,75	44	—	44	—	—	44	44,62	45	45	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	50	—

Receita dos Caminhos de ferro portugueses 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	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	Antiga rede	5 11 Novemb.	690	51.378:000	74:460	690	55.812:624	80:887	2.550.851:000	2.450.952:742	99.898:258
	enova não	12 18 »	»	45.785:000	66:355	»	55.812:624	80:887	2.596.636:030	2.506.765:366	89.870:634
	garantida.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
COMPANHIA REAL	Nova rede	5 11 Novemb.	380	4.914:000	12:931	334	5.645:367	16:902	264.520:000	251.697:913	12.823:087
	garantida.	12 18 »	»	4.332:000	11:400	»	5.645:367	16:902	288.852:000	257.343:280	31.508:720
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sul e Sueste...	de a										
	1 7 Outub.	475	15.715:480	33:085	475	17.089:860	35:978	567.641:090	553.820:245	13.820:845	—
	8 14 »	»	16.330:270	34:379	»	17.653:940	37:166	583.971:360	571.474:185	12.497:175	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro	20 26 Agosto	353	21.696:226	61:462	353	22.769:256	64:502	602.224:063	564.109:543	38.111:520	—
	27 2 Setemb.	»	20.787:353	58:887	»	19.020:450	53:882	623.008:416	583.129:993	39.878:423	—
	3 9 »	»	22.338:893	63:282	»	27.439:596	77:730	645.347:309	610.569:589	34.777:720	—
	15 21 Outub.	253	7.093:392	28:037	253	6.792:190	26:846	238.679:795	227.382:238	11.297:557	—
Beira Alta.....	22 28 »	»	7.468:120	29:518	»	6.397:660	25:287	246.147:915	233.779:898	12.368:017	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu)	22 28 Outub.	105	1.346:701	12:825	105	1.135:540	12:719	57.185:194	53.626:452	3.558:742	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Hesp- anha	28 3 Novemb.	3393	Ps. 1.626:960	Ps. 480	3393	Ps. 1.784:707	Ps. 526	Ps. 71.803:343	Ps. 73.533:215	—	Ps. 1.729:872
	4 10 »	»	1.597:730	471	»	1.798:688	530	73.437:073	75.331:903	—	1.894:830
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	29 4 Novemb.	2672	970:329	363	2672	1.126:108	421	43.427:198	44.923:167	—	1.495:969
	5 11 »	»	996:522	372	»	1.159:099	433	44.423:720	46.082:266	—	1.658:546
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	29 4 Novemb.	894	332:903	372	894	326:979	366	12.402:174	12.433:844	—	31:670
	5 11 »	»	261:723	293	»	280:921	314	12.663:837	12.711:765	—	47:928
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zafra a Huelva.	5 11 Novemb.	180	45:534	252	180	44:215	245	2.128:600	2.308:059	—	179:459
	12 18 »	»	39:311	218	»	45:351	251	2.167:911	2.353:410	—	185:499
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de dezembro

LINHAS DA COMPANHIA REAL				Lisboa R. a Fig. ^a Fig. ^a a Lisboa R.				Alcant. a Casco. Casco. a Alcant.				LINHAS DO SUL E SUESTE				Vian. a ValençaValença a Vian.			
Lisb. R. a Porto		Porto a Lisb. R.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Lisb. T. P. a Faro		Faro a Lisb. T. P.		Porto a ValençaValença a Porto			
8-45 t. 7-20 m.		2-45 t. 4-30 m.		7-0 m. 3-0 t.		3-15 t. 11-0 t.		Aos domingos e dias sant.		2-0 t. 2-56 t. 7-30 t. 8-27 t.		4-30 t. 5-0 m.		6-30 t. 7-0 m.		8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.			
10-0 t. 10-30 m.		7-0 t. 5-30 m.		Lisb. R. a LeiriaLeiria a Lisb. R.		6-0 t. 1-15 m. 1-30 m. 8-40 m.		Abran. a Guard. Guarda a Abran.		1-15 m. 9-25 m. 7-0 m. 4-0 t.		4-30 t. 2-45 m. 8-10 m. 4-40 t.		Lisb. T. P. a PlasPlas a Lisb. T. P.		11-0 m. 3-15 t. 9-45 m. 2-15 t.			
Lisb. C. S. a Port. Port. a Lisb. C. S.		7-30 m. 9-0 t. 8-45 m. 10-30 t.		Leir. a FigueiraFigueira a Leir.		5-40 t. 7-55 t. 5-45 m. 8-5 m.		1-45 t. 11-30 t. 4-0 t. 12-23 m.		Lisb. R. Sacav. Sacav. a Lisb. R.		8-10 m. 7-40 t. 6-30 t. 2-45 m.		Faro a Plas		5-40 t. 11-45 t. 12-30 t. 6-0 t.			
Aveiro a Porto Porto a Aveiro		7-30 m. 9-0 t. 8-45 m. 10-30 t.		Figueira a Alfar. Alfar. a Figueira		4-50 m. 5-32 m. 5-45 m. 6-45 m.		Lisb. R. Sacav. Sacav. a Lisb. R.		6-45 m. 7-33 m. 8-30 m. 9-18 m.		Lisb. T. P. a Ext. Ext. a Lisb. T. P.		8-10 m. 3-45 t. 12-10 m. 7-0 m.		Porto a Braga Braga a Porto			
Excepto aos domingos		4-0 m. 6-25 m. 4-15 t. 6-37 t.		Lisb. R. a CintraCintra a Lisb. R.		7-0 m. 8-11 m. 7-30 m. 8-40 m.		10-15 m. 11-3 m. 11-15 m. 12-7 t.		8-0 m. 3-45 t. 12-10 m. 7-0 m.		4-30 t. 11-10 t. 9-10 m. 4-10 t.		9-10 m. 4-40 t.		8-20 m. 10-45 m. 11-45 m. 2-15 t.			
4-0 m. 6-25 m. 4-15 t. 6-37 t.		11-20 m. 3-35 t. 5-30 m. 9-35 m.		11-0 m. 12-3 t. 9-0 m. 10-0 m.		4-30 t. 5-32 t. 3-0 t. 4-0 t.		1-0 t. 1-48 t. 2-0 t. 2-48 t.		4-45 t. 5-33 t. 6-40 t. 7-29 t.		Lisb. T. P. a Set. Set. a Lisb. T. P.		8-0 m. 10-10 m. 8-0 m. 9-50 m.		11-0 m. 1-20 t. 3-25 t. 6-0 t.			
Lisb. R. a V. Alc. V. Alc. a Lisb. R.		7-30 t. 5-10 m. 8-45 t. 6-30 m.		6-0 t. 7-16 t. 5-45 t. 6-46 t.		8-30 t. 9-33 t. 9-50 t. 11-0 t.		8-0 t. 8-48 t. 9-25 t. 10-15 t.		Lisb. T. P. a Set. Set. a Lisb. T. P.		4-30 t. 6-25 t. 2-30 t. 4-40 t.		4-45 t. 6-35 t.		5-40 t. 8-25 t. 6-50 t. 10-30 t.			
2. ^{as} 4. ^{as} e sab. 2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}		7-15 t. 1-50 m. 9-40 m. 4-8 t.		Aos domingos e dias sant.		1-30 t. 2-33 t. 8-10 t. 9-10 t.		LINHAS DA BEIRA ALTA		Fig. ^a a V. Form. V. Form. a Fig. ^a		5-25 m. 3-30 t. 9-15 m. 8-0 t.		Beja a C. Branca C. Branca a Beja		4-15 t. 7-6 t. 6-10 m. 9-0 m.		Nine a Braga Braga a Nine	
7-15 t. 1-50 m. 9-40 m. 4-8 t.		Lisb. R. a Badaj. Badaj. a Lisb. R.		7-30 t. 6-35 m. 7-0 t. 6-30 m.		Bemfio. a Casco. Casco. a Bemfio.		8-30 m. 9-52 m. 5-40 m. 7-5 m.		Figueir. a Pamp. Pamp. a Figueir.		3-10 t. 4-48 t. 7-15 m. 9-10 m.		P. Novo a Set. Set. a P. Novo		3-15 t. 3-42 t. 5-0 t. 5-26 t.		Port. a B. d'Alva B. d'Alva a Port.	
Lisb. C. S. a Bad. Bad. a Lisb. C. S.		7-30 m. 9-15 t. 8-45 m. 10-30 t.		Lisb. R. a Casco. Casco. a Lisb. R.		6-30 m. 7-56 m. 8-30 m. 9-49 m.		Pamp. a Mang. Mang. a Pamp.		6-35 t. 9-47 t. 9-45 m. 12-54 t.		Mang. a Guarda Guarda a Mang.		Só 4. ^{as} e sab. Só 5. ^{as} e dom.		10-0 t. 12-50 m. 6-40 m. 9-28 m.		Beja a C. Branca C. Branca a Beja	
7-30 m. 9-15 t. 8-45 m. 10-30 t.		Lisb. C. S. a Sant. Sant. a Lisb. C. S.		11-0 m. 1-40 t. 6-45 m. 9-20 m.		4-15 t. 5-37 t. 4-30 t. 5-55 t.		6-30 t. 7-58 t. 6-30 t. 7-51 t.		LINHAS DO MINHO E DOURO		Porto a Vianna Vianna a Porto		5-0 m. 10-23 m. 5-30 t. 10-30 t.		Porto a Regoa Regoa a Porto			
Lisb. C. S. a Sant. Sant. a Lisb. C. S.		4-30 t. 7-10 t. 6-15 t. 8-52 t.		6-30 t. 7-58 t. 6-30 t. 7-51 t.		6-30 t. 7-58 t. 6-30 t. 7-51 t.		6-30 t. 7-58 t. 6-30 t. 7-51 t.		6-30 t. 7-58 t. 6-30 t. 7-51 t.		6-30 t. 7-58 t. 6-30 t. 7-51 t.		6-30 t. 7-58 t. 6-30 t. 7-51 t.		6-30 t. 7-58 t. 6-30 t. 7-51 t.			

Linhas portuguezas

Mensagem de agradecimento.— Os moradores de Palhavã, Sete Rios, Convalescença, Campolide, Palma de Baixo, Palma de Cima, estrada da Luz e suas proximidades, enviaram também á companhia real uma mensagem de agradecimento, firmada por cerca de 150 assignaturas, pelo estabelecimento dos comboios tremvias.

Mais outra estação monumental.— O correspondente em Lisboa do nosso estimado collega *Commercio do Porto*, fallando das obras do Tejo diz que «havia talvez um meio de corrigir um pouco o prejuizo que a praça (o Terreiro do Paço) deve soffrer com um aterro; era construindo uma monumental estação do caminho de ferro entre os dois ramaes, estação que deve, em lugar da acanhada *gare* do Rocio, ser a verdadeira estação central.»

Ha de permittir-nos o collega que lhe digamos que, do que nós precisamos agora, é de obras productivas e não de monumentos esteris. A estação do Rocio é acanhada? Pois nem por isso tem deixado de receber e expedir, em certos dias, cerca de 80 comboios, o que é mais que sufficiente para o nosso movimento de passageiros.

Direcção de estudos.— Passou a ficar a cargo da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste o pessoal da direcção dos estudos de caminhos de ferro.

Beira-Africa.— Segundo as ultimas noticias, este caminho de ferro estava completo na extensão de 120 kilometros, devendo ser aberto á exploração publica no dia 10 de outubro.

A primeira remessa de material só chegou á Beira a 21 de setembro do anno findo, mas só foi a 12 de outubro que se assentou em começar a construcção em Fontesvilla. Tem-se trabalhado com boa vontade, muito mais se se attender ás contrariedades provenientes da construcção de uma obra d'aquella importancia em uma região quasi nada explorada.

Foram encommendadas mais duas locomotivas.

Os srs. Cecil Rhodes, Charles Melcalpe e os engenheiros Pauling e Lawley tinham partido no dia 23 de setembro de Fontesvilla em direcção a Chiruve, e dois dias depois seguiam os dois primeiros para o Forte Salisbury.

Resolveu-se só continuar os trabalhos do caminho de ferro em direcção a Chimoio no proximo anno. Esperavam-se na Beira os materiaes necessarios para mais 35 milhas.

Funchal a Camara de Lobos.— O sr. Abel Nunes, conductor de obras publicas, vae fazer o projecto para o estabelecimento de uma linha americana do Funchal a Camara de Lobos, linha americana que representa um grande melhoramento para o Funchal, e de que é concessionario o sr. Francisco José Lopes.

Linhas hespanholas

Ramal de Vigo ao porto.— Deve ter lugar amanhã uma reunião extraordinaria de accionistas da companhia dos caminhos de ferro de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo, afim de auctorisar o conselho d'administração a que obtenha a concessão do ramal, desde a estação de Vigo até o porto do mesmo nome. O concurso para o dito ramal está annuciado para 8 de janeiro de 1894.

Grao-Valencia-Turis.— No dia 11 do mez passado effectuou-se a inauguração official d'este caminho de ferro, na sua secção de Valencia a Torrente, ou sejam 8:420 metros.

O comboio inaugural era formado por oito carruagens de 3.^a classe, duas mixtas de 1.^a e 2.^a, dois fourgons e a locomotiva n.º 3, adornada com bandeiras e tropheus. Adiante ia a machina n.º 1, servindo d'exploradora. Foi lançada a benção á linha assim como ao material circulante. A este acto assistiram o director e va-

rios membros do conselho d'administração da sociedade, o capitão geral do districto, deputados, financeiros e jornalistas.

O numero de passageiros transportados n'esta linha, durante os dias 11, 12 e 13, excedem 2:000.

Diz-se que a sociedade deseja concluir no mais curto espaço de tempo a construcção de suas concessões, ou seja a conclusão em Turis, e a do ramal de Carlet e Alberique, esperando-se que a inauguração da secção de Torrente a Picana tenha lugar em principios do corrente mez.

Calatayud-Teruel-Sagunto.— Expirou o praso de 5 annos para a construcção d'este caminho de ferro, sem que os concessionarios, durante este tempo, tivessem dado começo aos trabalhos.

Teem sido com isto prejudicados os povos interessados n'este caminho de ferro, aos quaes o mesmo iria beneficiar bastante, já facilitando-lhes as communicações, já augmentando-lhes o commercio e sahida dos seus productos, principalmente Teruel, unica provincia hespanhola que não tem caminho de ferro.

Os representantes ás côrtes das povoações interessadas na construcção d'esta linha, pediram aos corpos legislativos para que a concessão fosse declarada caduca e se procedesse a novo concurso para a construcção do referido caminho de ferro. Para este mesmo fim, teve lugar no dia 22 d'outubro passado uma grande reunião em Teruel.

De Oviedo a Infiesto.— Tendo-se construido em Oviedo uma via de ligação entre a linha da companhia do Norte e a do caminho de ferro economico das Asturias, ficou estabelecido, desde 1 de novembro, o serviço combinado entre aquella rede e a linha de Infiesto, cujas estações são: Noreña, 14 kilometros de Oviedo; Pola de Siero, 18; Lieres y Novalui, 26; Nava, 33; e Infiesto, 47.

Além dos preços das tarifas geraes ou especiaes de cada linha, cobra-se nas expedições em serviço combinado, um direito de transmissão que, para as mercadorias, é de 0,40 de peseta por 1:000 kilogrammas.

Caminhos de ferro secundarios.— Segundo diz um diário ministerial hespanhol, um dos primeiros projectos de lei a discutir na proxima abertura das camaras, será o relativo aos caminhos de ferro secundarios.

Metropolitano de Madrid.— Uma commissão de proprietarios e industriaes dirigiu-se ao alcaide, pedindo para se activar a construcção d'este metropolitano. As obras estão paralisadas porque a camara municipal não executa outras que tem obrigação de fazer e sem as quaes não é possivel dar aquellas grande impulso.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

O ministro das obras publicas auctorisou, provisoriamente, a tracção electrica nos tremvias do Havre, debaixo das seguintes condições:

1.^a A altura livre entre o solo e os fios de contacto e outros será em toda a parte de 6 metros, pelo menos, para os conductores longitudinaes, e de 8 metros para os que atravessem as ruas, sem prejuizo das modificações eventuaes que a experiencia venha a exigir.

2.^a Os projectos de detalhe serão submettidos ao serviço de fiscalisação e todas as installações a fazer na estrada real serão sujeitas a auctorisações provisórias e revogaveis, dadas pela perfeitura sob a fórmula de occupações temporarias, depois de ouvido o parecer dos serviços competentes.

Desde 1 do mez passado, o rapido das 9,25 da manhã, da companhia P. L. M., faz o trajecto de Paris a Marselha em 13 horas e 44 minutos, o que representa uma velocidade effectiva, incluindo as paragens, de 63 kilometros por hora. D'antes gastava 14 horas e 39 minutos. A velocidade dos comboios de Bruxellas e de Lille, da companhia do Norte, foi igualmente augmentada. O percurso de Lille a Paris faz-se agora em 3 horas e 20 minutos, ou seja a velocidade de 74 kilometros por hora.

ALLEMANHA

Está-se actualmente construindo o grande viaducto da linha de Solingen-Remscheid, o qual terá 492 metros de comprimento e será todo de ferro. O vão central tem 167^m,40 de extensão, e 105^m de altura desde o fundo do valle; será sustentado por um arco elliptico, e o resto do viaducto por pillares direitos que descançarão sobre enormes pedaços d'alvenaria. Por debaixo do viaducto passam duas estradas que ladeiam o valle. O peso total do ferro necessario para esta grande construcção é de 4:100 toneladas, e o volume d'alvenaria para a base dos pillares, de 13:080 metros cubicos. O custo da obra será approximadamente de 2.500:000 marcos.

INGLATERRA

A *Great Northern Railway Company* tem feito experiencias do novo systema de signaes para nevoeiro, por meio da electricidade, invenção de um electricista ao serviço da mesma compa-

nhia. Por meio de um fio abrigado dentro de um tubo, a caixa principal dosapparehos communica com os outros diferentes signaes; n'estes pontos ha uma especie de escovas de arame de cobre que se levantam, umas 4 ou 5 pollegadas, n'uma placa junta ao carril mais proximo do signal. Na parte inferior da locomotiva ha uma escova semelhante, que se liga com um mostrador e campainha.

Se o signal indica perigo, as duas escovas põem-se em contacto e fazem tocar a campainha, indicando ao machinista, por meio de um signal na locomotiva, que a via está obstruida. Os resultados das experiencias foram tão satisfactorios, que a companhia resolveu dotar grande parte das suas linhas com este melhoramento e eventualmente todas ellas.

SUISSA

Foram vendidos em hasta publica, no dia 4 do mez passado, em Mendrisio (Suissa) o caminho de ferro e o hotel do Monte Generoso, em consequencia de quebra da companhia, sendo o primeiro adjudicado ao proprietario do hotel Generoso, em Bella Vista, (estação do dito caminho de ferro) o doutor Pasta, pela quantia de 367.000 fr. Outro concorrente offerecera o preço d'avaliação, ou sejam 362.000 fr. Foi igualmente adjudicado ao doutor Pasta, pelo preço de 95.000 fr., o hotel Kulm, situado no cume do monte e do qual o preço d'avaliação tinha sido fixado em 65.500 fr., e o terreno pertencente á Sociedade, em Bella Vista, o qual tendo sido avaliado em 1.800 fr., foi-lhe adjudicado pelo preço de 10.000 francos.

Segundo um collega de Zürich, ha na Suissa 3:519 kilometros de caminhos de ferro de via ordinaria, 442 kilometros de via reduzida, 82 kilometros de caminhos de ferro de cremalheira, 11 kilometros de varios systemas de caminhos de ferro de cabo, e 41 kilometros de tremvias.

RUSSIA

O senado da Finlandia votou a verba de 2.200:000 marcos para obras de caminhos de ferro em 1894.

Os trabalhos na secção occidental do grande caminho de ferro da Siberia proseguem n'uma extensão de 1:050 verstes.

Para além de Omsk, do lado de Obi, está-se procedendo a medições de terreno; a maior parte das pontes de madeira, entre Omsk e Tcheliabinsk, estão já construidas, e o telegrapho funciona já entre Tcheliabinsk e Kourgane, n'uma extensão de 240 verstes. Os trabalhos de terraplenagem estão concluidos em quasi toda a extensão da linha (1:050 verstes).

ESTADOS UNIDOS

Formou-se uma companhia em S. Francisco, com um capital superior a 18.000.000 dollars, para a organização de serviços de tremvias por quasi todas as ruas d'aquella cidade.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Assembléa geral de 10 de novembro de 1893

Relatório do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

Senhores accionistas:

Mais uma vez, cumprindo os artigos 52.º e 53.º dos estatutos, vimos relatar-vos os actos da nossa administração, começando pela apresentação do balanço da companhia, em 30 de junho do corrente anno:

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de Ferro atravez d'Africa, em 30 de junho de 1893

Capital	—	3.600:000\$000
Accionistas	868:950\$000	—
Obrigações	—	8.477:100\$000
London & Brazilian Bank, Limited	427\$949	—
Letras a receber	29:482\$147	—
Obrigações em ser.	1.967:760\$000	—
Diferença na emissão	1.765:054\$800	—
Crédores	—	1.339:957\$530
Encargo do art. 57.º do estatuto	120:000\$000	—
Fundo de reserva	—	120:000\$000
Mala Real Portuguesa	180:000\$000	—
Knowles & Foster Lb. 5,40	23\$400	—
Contracto de construção	6.802:237\$680	—
Propriedades	55:430\$572	—
A transportar	11.789:366\$548	13.537:057\$530

Transporte	11.789:366\$548	13.537:057\$530
Obrigações sorteadas por pagar	—	3:690\$000
Moveis e utensilios	20:411\$376	—
Banque d'Escompte de Paris	Fr. 464,05	83\$529
Trustees Lb. 150:835,7,7	678:759\$206	—
Letras a pagar	—	218:000\$000
Linha em construção e material	1.366:529\$028	—
Caixa	8:424\$974	—
Penhor	353:275\$575	—
Responsabilidade da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca	—	353:275\$575
Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca	—	104:827\$131
Reis	4.216:850\$236	14.216:850\$236

S. E. & O.

Porto, 30 de junho de 1893.

Esclarecimentos

Activo

Accionistas. — Importancia de 40:000 acções	3.600:000\$000	
Menos: 50 % chamados e recebidos sobre a totalidade das acções, 1.800:000\$000; e 50 % recebidos pela liberação de 20:690 acções, reis 931:050\$000	2.731:050\$000	868:950\$000
London & Brazilian Bank, Limited. — Saldo	—	427\$949
Letras a receber. — Importancia em carteira	—	29:482\$147
Obrigações em ser. — 3:220 de 450\$000	1.449:000\$000	
5:764 de 90\$000	518:760\$000	1.967:760\$000
Diferença na emissão. — Com relação ao nominal	—	1.765:054\$800
Encargo do art. 57.º do estatuto. — A importancia do deposito levantado da Caixa geral dos depositos, levada a fundo de reserva em virtude do art. 57.º do estatuto	—	120:000\$000
Mala Real Portuguesa. — Importancia d'acções	—	180:000\$000
Knowles & Foster. — Saldo, Lb. 5,40	—	23\$400
Contracto de construção. — Pago á Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca:		
Adiantamento primitivo	360:000\$000	
Construção de 240 kilom.	6.442:237\$680	6.802:237\$680
Linha em construção e material. — Importancia de trabalhos executados nas secções a abrir e do material junto da obra	—	1.366:529\$028
Propriedades. — No Porto e em Loanda	—	55:430\$572
Moveis e utensilios. — No Porto, em Londres e em Loanda	—	20:411\$376
Banque d'Escompte de Paris. — Saldo	—	83\$529
Trustees. — Producto de obrigações vendidas:		
Em dinheiro Lb. 1:022,0,0	4:599\$000	
Em escriptos do Thesouro Portuguez 46:332,10,9	208:496\$420	
Em consolidados inglezes:		
Lb. 62:000,0,0 por. 63:131,1,3	284:089\$780	
Importancia de juros e fundos para o coupon do 1.º de julho proximo futuro:		
Em escriptos do Thesouro Portuguez 3:667,9,3	16:503\$580	
Em dinheiro 36:682,6,4	165:070\$426	
Lb. 150:835,7,7	678:759\$206	678:759\$206
A transportar		13.855:149\$687

Transporte ...	13.855:149#687
Caixa.—Em dinheiro	8:424#974
Penhor.—O da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca no valor nominal de 2.140:868#575 réis, pelo aval prestado pela Companhia a accêites que representavam 801:876#222 réis e se acham hoje reduzidos a	353:275#575
Réis...	14:216:850#236

Passivo

Capital.—Importancia de 40:000 accções a 90#000 réis	3.600:000#000
Obrigações.—Creadas:	
9:450 de 450#000 réis.....	4.252:500#000
47:250 de 90#000 ".....	4.252:500#000
Menos sorteadas:	
31 de 450#000 rs. 13:950#000	
155 de 90#000 " 13:950#000	27:900#000
	8.477:100#000

ESCLARECIMENTOS

Somma de obrigações creadas Da qual: Recebido conforme o contracto de Trustees, réis 315:000#000; recebido dos mesmos em pagamento de 220 kilom., 3.960:000#000; em escriptos do Thesouro e consolidados inglezes, réis 497:185#200; differença na emissão, 1.765:054#800; obrigações em ser, 1.967:760#000	8.505:000#000
Crédores.—Adiantamento do governo pelo contracto de abril de 1892, garantido por 20:000 accções liberadas, com auctorisação da Sociedade Constructora do Caminho de ferro de Ambaca, réis 989:428#980; menos amortizado no exercicio de 1892 a 1893, 49:471#450.	939:957#530
Adiantamento pelo contracto de novembro de 1892, garantido pela subvenção do 2.º semestre de 1892 e pela somma a receber dos Trustees pelos primeiros 20 kilometros da 6.ª secção.....	400:000#000
Fundo de reserva.—Conforme o art. 57.º do estatuto.....	120:000#000
Letras a pagar.—Somma.....	218:000#000
Responsabilidades da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca.—Importancia dos accêites, garantidos por aval da companhia.....	353:275#575
Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca.—Saldo a seu favor.....	104:827#131
Obrigações sorteadas por pagar.—Sorteio de 20 de junho de 1888:	
N.º 22:635; dito de 21 de dezembro de 1889:	
N.º 55:357; dito de 21 de junho de 1890:	
N.º 52:530; dito de 20 de junho de 1891:	
N.º 21:027, a 90#000.....	360#000
Dito de 21 de dezembro de 1891:	
N.º 17:723, 41:264, 52:521 e 54:397, a 90#000.....	360#000
Sorteio de 21 de junho de 1892:—N.º 4:854, 450#000; n.º 33:828, 90#000.....	540#000
Dito de 21 de dezembro de 1892:—N.º 6:048, 450#000 e n.º 22:562, 41:851 e 54:270 a 90#000.....	720#000
A transportar....	1:980#000
	14.213:160#236

Transporte....	1:980#000	14.213:160#236
Dito de 21 de junho de 1893:		
—N.º 5:714, 450#000 e n.º 10:820, 12:899, 13:188, 15:585, 17:874, 26:697, 28:652, 33:730, 35:179, 36:409, 40:066, 41:322, 46:181 e 52:677 a 90#000 ..	1:710#000	3:690#000
Réis...		14.216:850#236

Serviço de coupons e amortisação.—Tem continuado com a maxima regularidade, o que em grande parte se deve aos nossos Trustees e ao digno secretario dos mesmos.

Empregados da companhia.—Só temos a confirmar o que em seu louvor temos escripto nos relatorios anteriores.

(Continua)

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

Em 24 de novembro.

Cobre—mercado firme e activo—Spot Gobs & Gmbs: Lb. 42 ¹³/₉ a Lb. 43 ¹/₃—tres mezes, Lb. 43 ³/₉ a Lb. 43 ¹¹/₃—Tough Lb. 46 a Lb. 46 ¹⁰/₁₆—Best Lb. 46 ¹⁰/₁₆ a Lb. 47—chapas Lb. 53 a 54.

Metal Amarello—4 ¹/₂ a 4 ⁵/₈.

Estanho—mercado quieto—Straits—Lb. 75 ⁵/₁₆ a Lb. 75 ¹⁵/₁₆—Australiano Lb. 75 ¹⁵/₁₆ a Lb. 76 ⁵/₁₆—tres mezes: Lb. 76 a Lb. 76 ¹⁰/₁₆—Inglez, Lb. 79 ¹⁰/₁₆ a Lb. 80 ¹⁰/₁₆.

Folha de Flandres—I. C. Cokes 11 a 12 ¹/₁₆.

Chumbo—Inglez, Lb. 9 ¹⁵/₁₆ a Lb. 9 ¹⁷/₁₆—Hespanhol, Lb. 9 ¹²/₁₆ a Lb. 9 ¹⁵/₁₆.

Chumbo, chapas—Lb. 10 ¹⁰/₁₆ a Lb. 10 ¹⁵/₁₆.

Zinco (spelter)—Lb. 17 a Lb. 17 ²/₁₆.

Zinco, chapas—Lb. 20 ⁵/₁₆ a Lb. 20 ¹⁰/₁₆.

Prata—sem alteração—32 ³/₈ d.

Azougue—Lb. 6 ⁷/₁₆—em primeira mão—Lb. 6 ⁶/₉ a Lb. 6 ⁷/₁₆—em segunda mão.

Antimonio—Lb. 38 a 39.

Ferro—Escocez, pigs 43/9 a dinheiro 43/9 um mez.

» —Middlesbro, 35/3 » » 35/5 » »

» —Hematite, 45/2 » » 45/4 ¹/₂ um mez.

Preços da casa Harrington & C.º, de Liverpool

Em 17 de novembro

Prata em barra—32 ³/₈ d. p. onça Standard.**Avisos de serviço****Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes****Annullação de tarifas**

Desde 1 de janeiro de 1894 cessarão todas as concessões de redução sobre os preços da tarifa estabelecidos em combinação com a companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta, em datas de 1 de abril de 1884, 1 de agosto de 1884, 15 de agosto de 1884, 1 de junho de 1885, 10 de outubro de 1885, 1 de março de 1886, 15 de maio de 1888 e 26 de novembro de 1889, (Tarifas N. B. n.º 1, de grande velocidade; N. B. n.º 4, grande velocidade; N. B. n.º 6, pequena velocidade; N. B. n.º 7, pequena velocidade, e N. B. S. n.º 8, pequena velocidade, e Avisos B. 129 (na parte que se refere a bilhetes da tarifa N. B. 1) de 15 de janeiro de 1886, B. 205, de 22 de abril de 1888, B. 275, de 26 de novembro de 1889 e B. 468, de 15 de abril de 1893).

Lisboa, 16 de novembro de 1893.

Arrematações**Caminhos de ferro do Sul e Sueste**

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 9 de dezembro proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 20:000 kilogrammas de oleo mineral escuro, 50:000 ditos de oleo mineral claro e 8:000 ditos para lubrificação de cylindros.

O deposito provisorio, para poder licitar, é da quantia de réis 140#000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 50% da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar na caixa geral de depositos, á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque, 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 16 de novembro de 1893.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 15 de dezembro proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de differente material de ferro.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 50.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar, o primeiro na thesouraria da direcção, 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 ás quatro da tarde.

Lisboa, 20 de novembro de 1893.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 4 de dezembro proximo, 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 1.200 metros correntes de barras de ferro em T.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 10.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar, o primeiro na thesouraria 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 ás quatro horas da tarde.

Lisboa, 23 de novembro de 1893.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de carvão de coke

No dia 16 do proximo mez de dezembro, pela 1 hora da tarde, na estação de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de *duzentas toneladas de carvão de coke para fundição*.

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

Lisboa, 16 de novembro de 1893.

Fornecimento de materiaes

No dia 6 do proximo mez de dezembro, pela uma hora da tarde, na estação de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento dos seguintes cinco lotes:

Lote n.º 1—200 barricas de cimento.

Lote n.º 2—924 taboas de pinho da terra.

Lote n.º 3—Tecidos diversos.

Lote n.º 4—Atanados, couros e sola.

Lote n.º 5—Artigos para telegrapho e relógios.

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

Lisboa, 22 de novembro de 1893.

Fornecimento de tubos de vidro para niveis

No dia 27 do proximo mez de Dezembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de *2.000 tubos de vidro de 1.ª qualidade para indicadores de nivel d'agua das caldeiras*.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de Santa Apolonia, todos os dias das 10 da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28, rue Chateaudun.

Lisboa, 24 de novembro de 1893.

Venda de terrenos sobrantes junto á estação do Entroncamento

No dia 27 de dezembro proximo, pela uma hora da tarde, em Lisboa, na estação de Santa Apolonia, secretaria da Exploração, perante o sr. engenheiro chefe da exploração, serão recebidas e abertas propostas para a venda das 8 seguintes parcelas de terreno sobrante, junto á estação do Entroncamento:

N.º 1	superficie	386, m ² 80	base de licitação	38.6680 réis
» 2	»	67, m ² 20	» » »	6.720 »
» 3	»	68, m ² 80	» » »	6.880 »
» 4	»	92, m ² 00	» » »	9.200 »
» 5	»	88, m ² 00	» » »	8.800 »
» 6	»	497, m ² 20	» » »	49.720 »
» 7	»	639, m ² 20	» » »	159.800 »
» 8	»	901, m ² 32	» » »	172.150 »

As plantas e condições estão patentes na repartição de Via e Obras.

As propostas serão enviadas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe da exploração em Lisboa, na estação de Santa Apolonia, indicando no sobrescripto: *Proposta para a compra dos terrenos sobrantes, junto á estação do Entroncamento*, e redigidas como segue: Eu abaixo assignado, residente em proponho comprar a parcella n.º dos terrenos sobrantes junto da estação do Entroncamento, medindo m² segundo a planta e condições patentes na Repartição de Via e Obras, das quaes tomei conhecimento, pela quantia de réis o metro quadrado (por extenso). Data. Assignatura (por extenso e bem legivel).

As propostas devem ser feitas separadamente para cada uma das parcelas.

Fornecimento de ferramentas

No dia 29 do proximo mez de dezembro, pela uma hora da tarde, na estação de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de *ferramentas diversas para a via*.

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

Lisboa, 28 de novembro de 1893.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

No dia 9 do mez de dezembro, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes d'estes caminhos de ferro, em Campanhã, e em presença do respectivo chefe, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 6.000 chaminés de vidro para candieiros e pharoes.

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

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 7.600 réis no cofre d'estes caminhos de ferro, e a apresentar no acto do concurso o respectivo documento, 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 14 de novembro ultimo, 6.000 chaminés de vidro para candieiros e pharoes, 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, 14 de novembro de 1893.

No dia 11 do mez de dezembro, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes d'estes caminhos de ferro, em Campanhã, e em presença do respectivo chefe, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 15.000 kilogrammas de carvão coke, proprio para fundição.

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

Os concorrentes são obrigados a apresentar uma amostra de carvão a fornecer, tres dias antes do concurso.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 4.700 réis no cofre d'estes caminhos de ferro e a apresentarem no acto do concurso o respectivo documento, 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 novembro ultimo, 15.000 kilogrammas de carvão coke, proprio para fundição, 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 novembro de 1893.

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.
Bruxellas.—Messageries des Grands Express Européens.—Sordet et Compagnie.
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 Bacalhociros.
Lisboa.—Edwards Brothers—Rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões.—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 100, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—Compagnie des Wagons Lits.—Rua do Principe.
Liverpool.—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.
Londres.—Fernando Demolder—21, Gt. St Helens.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—40, Fenchurch Street.
Madrid.—Sordet et Compagnie Messageries des Grands Express Européens.
Manchester.—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.
Porto.—Augusto Laverré—Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.
Vienna.—Sordet etc Compagnie—Messageries des Grand Express Européens.

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.—Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre.—Prop. Victor Sassetti.

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. Estradé. 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\$600 a 2\$000.—Prop. João Nunes.

BUSSACO **Hotel Restaurant da Matta.**—Service 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\$2.00 a 1\$000 réis.—Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.

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

PORTO **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 Monhós

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. Trens e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

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

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.**—Principal estabelecimento de Sevilha—iluminação 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, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

INDUSTRIA NACIONAL

PRODUCTOS DA

Companhia Portuguesa Hygiene

DIRECTOR TECHNICO: E. ESTACIO

Emulsão ESTACIO

De óleo de fígado de bacalhau puro com os hypophosphitos de cal e soda

Esta emulsão, diluída com água, forma um leite agradável.

Digere-se e assimila-se facilmente.

Não oferece a repugnância que produzem os óleos. Evita ao estômago o penoso trabalho do emulsionante.

Por isso ella é preciosissima para todos os estômagos, ainda os mais delicados e debéis, como os de crianças e convalescentes, etc.

Preço 400 réis

Saes granulados effervescentes

Contra a gotta e rheumatismo: carbonato e citrato de lithia granulado e effervescente.

Contra as más digestões: Citrato de potassio granulado effervescente, que tambem se toma como calmante e refrigerante, contra febres, produzindo a conhecida *mistura salina simples*.

Como purgativo: Citrato de magnesia granulado e effervescente.

Contra a anemia, chlorose, etc.:

Tartato de potassa e ferro granulado effervescente.

Preparam-se alem d'estes saes quaesquer outros por encomendas

Recommendam-se os nossos saes pela sua inexcédível perfeição e porque offerecem sobre as outras formas medicamentosas as seguintes vantagens: facilitam a digestão, a absorpção e a assimilação dos principios medicamentosos, attenuam ou annullam o sabor especial d'elles, tornando-o muitas vezes agradável, e substituem grande parte das aguas mineraes, que, além de serem de mais elevado preço e facil alteração, pelo seu volume não podem ser transportadas e usadas com tanta commodidade como os granulos.

DEPOSITO GERAL

61, Rocio — Pharmacia ESTACIO — Rocio, 61

Officina de fundição J. Thonar-Dejaiffe, Namur (Belgica)

ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyratorias, Gruas Perfuradores, Bombas, etc.

Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes

Applicações diversas da Serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Systema privilegiado.

Transmissões teledinamicas dirigiveis em todos os sentidos



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.

ENCERADOS E LONAS IMPERMEAVEIS

DE

EM. VAN CAMPENHOUT succ. de H. Paysant

Escritorio: 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.

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

DE

João Carlos da Fonseca

66 — Rua de Vasco da Gama — 66

LISBOA

Tubos de grés para canalisações. — Ladrihos para parquet. — Cimentos. — Tijolo e barro refractario. — Balaustres para platibandas. — Estatuas e vasos para ornamentos.

Preços limitadissimos**Royal Mail Steam Packet Company**

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Para o Brazil e Rio da Prata

O paquete TRENT a 4 de dezembro

Em 6 de dezembro o paquete TAGUS para:

Southampton

As accommodações 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.

AGENTES

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

No 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
Açores	5 dez.	Açor	Port.	Emp. Insulana de Navegação—C. do Sodré, 84, 2. ^o
Cabo Verde e Guiné	2 »	Bolama	»	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. ^o
Moçambique e Lourenço Marques	5 »	Gaul	Inglez	Union St. Ship Company—R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
Africa Oriental	14 »	Reichstag	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. ^o
Gibraltar	29 nov.	Cadiz	Inglez	Pinto Basto & C. ^a —Caes do Sodré, 64, 1. ^o
Bordeus, Plymouth e Liverpool	6 dez.	Galicia	»	»
Southampton	1 »	Greek	»	Union St. Ship Company—R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
»	6 »	Tagus	»	Royal Mail St. Packet Company—R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
»	9 »	Pretoria	»	Union St. Ship Company—R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
Liverpool	1 »	Egret	»	Pinto Basto & C. ^a —Caes do Sodré, 64, 1. ^o
»	4 »	Lisbon	»	Mascarenhas & C. ^a —T. do Corpo Santo, 10, 1. ^o
»	9 »	Minho	»	»
»	1 »	Bourbon	»	C. ^a Liverpool e Maranhão—R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
Antuerpia e Bremen	11 »	Hannover	Allem.	C. ^a Lloyd, de Bremen—R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
Rotterdam	2 »	Porto	»	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. ^o
Bremen	12 »	C. A. Bade	»	»
Hamburgo	5 »	Bremen	»	»
Copenhagen	2 »	Tejo	Dinam.	»
Pernambuco, Maceló, Bahia, Rio e Santos	3 »	Ville de Rosario	Francez	F. Garay & C. ^a —Praça do Municipio, 19, 1. ^o
»	12 »	Paranaguá	»	»
Bahia, Rio de Janeiro e Santos	5 »	Berlim	Allem.	C. ^a Lloyd, de Bremen—R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
Rio de Janeiro e Santos	6 »	Argentina	»	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. ^o
»	13 »	Ceará	»	»
Brazil e Rio da Prata	4 »	Trent	Inglez	Royal Mail St. Packet Company—R. d'El-Rei 31, 1. ^o
Rio de Janeiro e Pacifico	30 nov.	Iberia	»	Pinto Basto & C. ^a —Caes do Sodré, 64, 1. ^o
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—