

# 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: Madrid, **D. Juan de Bona**; Bruxellas, **Alb. Urban**, Eng.; Rio de Janeiro, **Hippolyte de Baère**, Eng.

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

## MUDANÇA DE DOMICILIO

Desde hoje os escriptorios de REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO d'este jornal acham-se transferidos para a

**RUA DO LORETO, 43**

local muito mais central do que o da antiga residencia, e mais proximo da typographia onde imprimimos a nossa folha.

## SUMMARIO

Viação accelerada em Portugal, por Frederico Augusto Pimentel.  
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.  
Carta do Brazil, por Hyppolito de Baère.  
Os negocios da Companhia Real.  
Regulamento do movimento nos caminhos de ferro allemães. — (Continuação).  
O nosso correspondente no Brazil.  
Notas de viagem — XIII — De Sevilha a Huelva.  
Caminhos de ferro na Allemanha, Inglaterra e França de 1890 a 1892.  
As garantias de juros das grandes companhias de caminhos de ferro francezes.  
Carteira dos accionistas.  
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.  
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.  
Linhas portuguezas — Beira-Africa. — Loanda a Ambaca. — Caloriferos nos comboios.  
— Experiencia de carvão.  
Linhas hespanholas — Difficuldades financeiras. — Canfranc e Noguera Pallaresa. — Rafaelbuñol a Sagunto.  
Linhas estrangeiras — França — Inglaterra — Allemanha — Russia — Italia — Turquia.  
Companhia real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa. — Relatorio. (Continuação).  
Arrematações.  
Casas recommendadas.  
Agenda do viajante.  
Annuncios.

## Viação accelerada em Portugal

A Revista d'obras publicas e minas publicou o excellente relatorio enviado pelo distincto engenheiro sr. Frederico Augusto Pimentel, director dos serviços de obras publicas, ao congresso de engenharia em Chicago, sobre viação ordinaria, accelerada e fluvial em Portugal.

D'esse paciente trabalho de compilação minuciosa, feito com a maior competencia pelo illustre auctor dos *Apontamentos para a historia dos caminhos de ferro em Portugal*, livro ultimamente publicado e do qual nos occupámos n'este lugar, extractamos a parte que se refere aos caminhos de ferro, que nos merece especial interesse e será devidamente apreciada pelos nossos leitores.

Podemos accrescentar que esta memoria foi acompanhada de um mappa do paiz em que iam traçadas todas as estradas construidas e em construcção, vias ferreas e navegaveis, etc.

A REDACÇÃO.

Em 31 de dezembro de 1891, achavam-se em exploração 2:283k,274, sendo 2:086k,653 de via larga, e 194k,621 de via estreita.  
A extensão em construcção era de 176k,675 de via larga.  
Da extensão entregue ao transito, 1:467k,960, são administrados e explorados por companhias e 815k,314 pelo Estado.  
As linhas exploradas por companhias dividem-se nas seguintes:

### Via larga

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

	Kilometros
De Lisboa por Elvas á fronteira.....	275,599
Do Entroncamento ao Porto.....	228,873
Ramal de Caceres.....	71,849
Lisboa a Cintra.....	27,375
Lisboa (Cacem) a Torres.....	45,300
Torres á Figueira.....	151,495
Ramal de Alfarellos.....	16,516
Linha de circumvallação.....	12,856
Lisboa a Cascaes.....	23,525
Ramal de Coimbra.....	1,700
Beira Baixa.....	166,000
Somma.....	1:021,088

### Companhia da Beira Alta

Figueira da Foz a Villar Formoso.....	252,251
---------------------------------------	---------

### Via estreita

Linha do Porto á Pova e Villa Nova de Famalicão

Porto a Famalicão.....	57,257
------------------------	--------

Companhia do Bougado a Guimarães

Bougado a Guimarães.....	33,135
--------------------------	--------

Companhia nacional

Foz do Tua a Mirandella.....	54,679
Ramal de Vizeu.....	49,550

Somma.....	104,229
------------	---------

Linhas de via larga exploradas e construidas pelo Estado

Do Porto a Valença.....	131,194
Ramal de Braga.....	15,164
Do Porto (Ermezinde) a Barca de Alva.....	191,766
Ramal da Alfandega.....	3,916
Barreiro a Pias.....	195,968
Ramal de Setubal.....	12,809
Ramal de Casa Branca a Extremoz.....	78,680
Beja a Faro.....	186,477

Somma.....	815,314
------------	---------



## Linhas em construção

## Via larga

## Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Beira Baixa..... 45,675

## Companhia dos caminhos de ferro meridionaes

Vendas Novas a Santarem..... 71,00  
Linha de Coimbra a Arganil..... 60,00

Todas as linhas são de via unica, com excepção da linha de Lisboa a Cacem, de Cascaes e de leste entre Lisboa e Entroncamento.

A largura de via larga é de 1<sup>m</sup>,67 entre as bordas interiores dos carris.

A construção dos caminhos de ferro portuguezes foi iniciada a 17 de setembro de 1853, sendo entregue á circulação o primeiro troço entre Lisboa e Carregado na linha de leste.

As condições technicas e economicas das linhas em exploração, quer administradas por companhias, quer administradas pelo Estado, são as seguintes:

## Caminho de ferro de leste

Esta linha tem a sua origem em Lisboa (caes dos Soldados) e segue ao longo do Tejo até Abrantes, de onde se inclina sobre Elvas, e liga-se em Badajoz com a linha hespanhola.

Atravessa os districtos administrativos de Lisboa, Santarem e Portalegre.

As suas condições technicas em planta e perfil são as condensadas nos quadros seguintes:

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectos.....	183:722,24	66,06
Curvas de raios inferiores a 400 m.	1:026,18	0,40
De 400 a 500 metros.....	2:580,34	0,90
De 500 a 600 metros.....	11:173,74	4,00
De 600 a 700 metros.....	11:451,25	4,10
De 700 a 800 metros.....	9:705,19	3,60
De 800 a 900 metros.....	7:098,01	2,60
De 900 a 1:000 metros.....	7:954,18	2,90
Superiores a 1:000 metros.....	40:887,87	14,90
Somma.....	275:599,00	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Percentagens
Horizontaes.....	30:640,00	11,10
Declividades inferiores a 0 <sup>m</sup> ,001...	52:900,00	19,20
De 0 <sup>m</sup> ,001 a 0 <sup>m</sup> ,005.....	70:500,00	25,60
De 0 <sup>m</sup> ,005 a 0 <sup>m</sup> ,010.....	62:259,00	22,05
De 0 <sup>m</sup> ,010 a 0 <sup>m</sup> ,012.....	13:400,00	4,90
De 0 <sup>m</sup> ,012 a 0 <sup>m</sup> ,015.....	35:800,00	12,90
De 0 <sup>m</sup> ,015.....	12:100,00	4,40
Total.....	277:599,00	—

A largura da plataforma em aterro é de 5<sup>m</sup>,50, e em escavação é de 6<sup>m</sup>,10. É de dupla via, entre Lisboa e Entroncamento.

Tem trinta e duas estações, incluindo a do Entroncamento com a linha do norte, a de Abrantes com a da Beira Baixa, e a da Torre das Vargens com o ramal de Cáceres.

## Caminho de ferro do norte

A linha do norte tem a sua origem na de leste, na estação do Entroncamento.

Atravessa os districtos administrativos de Santarem, Leiria, Coimbra, Aveiro e Porto.

As suas condições technicas em planta e perfil são resumidas nos quadros seguintes:

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectos.....	157:862,78	68,97
Curvas de raios inferiores a 400 m.	252,31	0,11
De 400 a 500 metros.....	408,05	0,19
De 500 a 600 metros.....	10:686,36	4,67
De 600 a 700 metros.....	0:433,98	4,12
De 700 a 800 metros.....	3:471,22	1,51
De 800 a 900 metros.....	2:967,78	1,29
De 900 a 1:000 metros.....	9:683,91	4,22
Superiores a 1:000 metros.....	34:106,81	14,92
Total.....	228:873,20	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Percentagens
Horizontaes.....	25:792,2	11,22
Declividades inferiores a 0 <sup>m</sup> ,01.....	27:704,4	12,10
De 0 <sup>m</sup> ,001 a 0,005.....	68:600,0	29,97
De 0 <sup>m</sup> ,005 a 0,010.....	53:350,0	23,39
De 0 <sup>m</sup> ,010 a 0,012.....	24:500,0	10,70
De 0 <sup>m</sup> ,012 a 0,015.....	14:692,1	6,41
De 0 <sup>m</sup> ,015.....	14:234,5	6,21
Total.....	228:873,2	—

A largura da plataforma é a mesma que a da linha de leste.

Tem vinte e duas estações incluindo a de Alfaiellos, e a da Pampilhosa, a primeira do Entroncamento do ramal da Figueira, e a segunda do caminho de ferro da Beira Alta.

As linhas de leste e norte foram construídas, e são exploradas por um período de noventa e nove annos pela companhia real, concedendo o Estado uma subvenção ou 112:500 francos por kilometro para a de leste, e 135:000 francos para a do norte.

Tem cinco tunneis na extensão de 1:701<sup>m</sup>,75 e entre as numerosas obras de arte conta-se a notavel ponte de Maria Pia sobre o Douro que vence com um arco que mede 160 metros de corda, 37<sup>m</sup>,5 de flexa, estando o seu pavimento 61<sup>m</sup>,30 sobre a baixa-mar.

## Movimento

Tivera esta linha, no anno de 1890, um movimento de 1.676:692 passageiros, e um tráfego de 18.368:841 kilogrammas em mercadorias de grande velocidade e kilogrammas 759.402:879 em pequena velocidade.

Os comboios levam carruagens de tres classes.

As tarifas geraes são 0,1102 francos por kilometro para a 1.<sup>a</sup> classe, 0,0857 por kilometro para a 2.<sup>a</sup> e 0,0613 para a 3.<sup>a</sup> classe.

O percurso de 343 kilometros entre Lisboa (estação Rocio) e o Porto, é feito pelos comboios correios em 10-45', e os 272 kilometros entre Lisboa e Elvas em 10-46'.

A proporção de passageiros nas diferentes classes é de 9,07 para a 1.<sup>a</sup> classe, 19,44 para a 2.<sup>a</sup> classe e 71,49 para a 3.<sup>a</sup> classe.

O producto bruto kilometrico, no anno de 1890, foi de 29:630,4 francos e o coefficiente de exploração 34,98 %.

(Continúa.)

Frederico Augusto Simentel.

## A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 10 de dezembro.

A Sociedade Franco-belga de Material acaba d'obter uma encomenda de 24 locomotivas para o Egypto, a qual lhe tinha sido vivamente disputada pela Sociedade Cockerill e pela *Métallurgique*.

Não tendo o ministro dos caminhos de ferro, approvado os preços propostos por occasião da anterior adjudicação, para o serviço da marinha real, deverá haver nova adjudicação em 16 do corrente, comprehendendo 2 lotes, cada um de 6.750 e 7.800 toneladas, para serem entregues durante o primeiro trimestre de 1894.

A anterior adjudicação, comprehendia 130.000 toneladas para serem entregues durante o primeiro semestre de 1894.

Segundo me dizem, a Sociedade *Métallurgique* obteve uma encomenda para 20 locomotivas e 20 wagons.

O numero de wagons empregados pelos caminhos de ferro do Estado no transporte de mercadorias, durante a semana de 19 a 25 novembro, foi:

	Numero de wagons carregados	
	1893	1892
<i>Transportes do publico:</i>		
Carvão pedra e coke.....	28.250	25.357
Outras mercadorias.....	40.453	37.494
<i>Transportes em serviço:</i>		
Diversos.....	721	2.148
Combustiveis.....	1.869	1.655
Totales.....	71.293	66.654

Uma medida util tomada pela administração dos caminhos de ferro: Em virtude d'uma decisão ministerial de 28 de novembro, os particulares podem depositar nas gares as mercadorias cuja expedição tenha de ser adiada. Esta auctorisação está naturalmente subordinada ao parecer dos chefes de estação que são os unicos que podem determinar os locais.



O resultado d'isso será que os particulares obrigados a expedirem pequenas quantidades dia a dia, isto é por carregamentos incompletos, poderão, em certos casos, e mesmo quando não disponham de grandes armazens particulares, reunir as expedições, e esperar d'esta fôrma os carregamentos completos para os quaes as taxas de transporte são muito mais reduzidas.

Ha já muitos annos que existem depositos d'este genero na Allemanha, onde em muitas cidades, os negociantes combinaram entre si reunir todos os dias as expedições para as mesmas direcções ou destinos e beneficiar assim das taxas reduzidas applicadas aos carregamentos completos de wagons.

O que se fez na Allemanha, tambem os nossos negociantes o poderão fazer para seu interesse e dos caminhos de ferro cujas prescripções para expedições importantes são menos complicadas que para as de pequena importancia.

\*

Ha pessoas que perdem uma bengala, um chapéu de chuva, um *porte-monnaie*, etc., mas o cumulo da distracção é certamente o caso que se deu com o factor d'uma estação da provincia, que deixou perder a bagatella de cincoenta barricas de productos chimicos.

O bom do homem não sabia onde é que podia ter deixado estes leves volumes; pensou, e com razão, que na rua não poderia isso ser, e tomando uma energica resolução, pediu licença de alguns dias e poz-se em campo á procura das barricas, em toda a extensão da rede belga. Foi feliz, porque achou as fugitivas n'uma estação d'um ramal proximo de Bruxellas, e em seguida apressou-se em fazel-as expedir ao destinatario, pagando as despesas supplementares, evitando d'esta fôrma uma importante reclamação. *Tout est bien qui finit bien.*

Entretanto a estação proxima de Bruxellas esperava pacientemente os documentos de expedição que lhe indicassem a quem seria preciso fazer entrega d'aquella bagatella.

\*

Eis uma prova bastante original. Julgar-se-ha que um wagon, carregado ou não, é um objecto bastante volumoso para não se perder como uma noz muscada. Engano completo. Acontece bastantes vezes que um d'estes pesados vehiculos se torna invisivel. Foi assim que um funcionario superior do caminho ferro encontrou um dia, perto de Berlim, um wagon do Estado Belga transformado... em guarita de lampistas.

Nunca se conseguiu saber como isto poudo acontecer.

A. Urban.

### Carta do Brazil

Rio de Janeiro, 28 de novembro de 1893.

O commercio e todos os negocios estão aqui quasi completamente paralisados em consequencia da revolta da esquadra brasileira.

As transacções são insignificantes, senão nullas. No dia 6 de dezembro, fará trez mezes que se encetou a revolta e ninguem me pôde dizer ou prevêr quando acabará este estado de cousas.

Muitas familias teem-se retirado para fóra; o Rio de Janeiro, sem ser deserto, tem perdido muito do seu costumado grande e importante movimento. Apesar d'isto ha ainda bastante transito.

Os trens de praça, os americanos, circulam como em tempo normal—os armazens, cafés, theatros, estão abertos e tudo isto trabalha ao ruido dos canhões que soam dia e noite, das fortalezas e dos navios in-

surrectos, e que causam diariamente bastantes estragos, desastres e algumas mortes.

As informações que interessam mais os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, serão muito reduzidas n'estas circumstancias; porém, ha ainda assim algumas de importancia e que vou dar-lhe:

—No dia 15 do corrente, foram inaugurados os trabalhos da estrada de ferro de Rio-Doce, que parte da estação de João Gomes, na estrada de ferro central do Brazil, e dirige-se a Piranga, passando por Livramento, Pomba e S. Caetano, no Estado de Minas Geraes.

A extensão da linha é de 174 kilometros. A companhia tem garantia de juro de 6 % sobre 30:000:000 réis por kilometro durante 30 annos.

—Já estão concluidos na estrada de ferro central do Brazil, os desvios necessarios para o bom serviço do trem rapido que vae ser inaugurado para semanalmente fazer uma viagem d'aqui á estação do Norte (S. Paulo) e vice-versa.\*

Logo que sejam collocados os novosapparelhos telegraphicos que se esperam, começará a funcionar este trem.

—Declarou-se á directoria da estrada de ferro central do Brazil, em vista do que solicitou em officio de 16 de setembro proximo passado, e do que resolveu o ministerio da justiça e negocios do interior, por aviso de 25 do mez proximo findo, que se acham á disposição d'este ministerio, para os fins constantes d'aquelle officio: ampliação das officinas e mais dependencias da 1.<sup>a</sup> residenciã da mesma estrada, os terrenos da antiga quinta da Boa Vista, a que se refere a planta que acompanhou o mencionado officio.

—O armazem de bagagens e de encomendas da estação da estrada de ferro central do Brazil, despachou para o interior: no sabbado 18 do corrente, 1:592 volumes com 58:558 kilos, rendendo 10:328:000 réis; e ante-hontem, 257 volumes com 7:952 kilos, rendendo 1:802:000 réis.

—Na rua de S. José, esquina da Ajuda, foram demolidos alguns predios, com o fim de estabelecer a estação de espera da cidade, para os passageiros da companhia carris de Botafogo.

—A Associação dos Empregados do Commercio do Rio de Janeiro, com a compra de oito apolices do juro de 5 %, de n.<sup>os</sup> 171:996, 171:997, 171:998, 171:999, 238:621, 75:366, 254:561 e 86:026, elevou o seu patrimonio social a 150 apolices do valor nominal de réis 1:000:000 cada uma, sendo: 108 do juro de 4 % em ouro e 42 do juro de 5 % em papel.

Hippolyto de Baère.

### Os negocios da Companhia Real

Como anteriormente annunciámos para breve, a commissão nomeada pelos dois conselhos, de administração e fiscal, reviu de novo os accordos primitivamente feitos e o seu parecer foi já presente á commissão administrativa que minuciosamente discutiu essas bases, fazendo d'ella parte o representante dos obrigatarios francezes Mr. Albert Lechat.

O debate foi importantissimo sobre a questão das garantias a dar aos obrigatarios francezes, cujos interesses Mr. Lechat defendeu brilhantemente, concluindo por se fixarem as bases do novo accordo que o digno representante estrangeiro levou para o seu paiz.

Ao que lemos, porém, nos jornaes francezes, essas bases não agradaram a alguns influentes, e como em longas invectivas elles pretendem figurar que põem a



claro a questão, também nós, pela nossa parte, lhes poremos os pontos nos i i.

A questão versa primitivamente sobre as 30:000 acções que esses influentes pretendem sejam dadas aos obrigatarios *para lhes assegurar a sua influencia na administração da companhia*.

Ora se o fim com que se queria augmentar o passivo da companhia na importante verba representada por esses titulos fosse *apenas* esse, desnecessario se tornava tal sacrificio extraordinario, visto que, pelo n.º 2 do § 1.º do artigo 10.º do decreto de 9 do mez passado, a *representação dos obrigatarios na administração da companhia* fica perfeitamente garantida, e que pelos accordos projectados ainda essa representação foi augmentada.

Vê-se, pois, que o interesse é bem outro, e não é preciso ver muito para perceber que, sendo certo que, realizados os necessarios accordos e reconstituída a companhia, entrando a sua exploração n'uma marcha regular, não virá longe o tempo em que ella, com os recursos que tem, chegará a um grau de prosperidade que valorise todos os seus titulos, essas 30:000 acções representariam 15 milhões de francos, ou em moeda portugueza, ao par, a importante verba de 2:700 contos, que viria agravar o passivo em puro proveito dos que hoje se indignam de que tão consideravel maquia lhes seja recusada.

Percebe-se tambem que, tendo os obrigatarios estrangeiros representação na administração da companhia como obrigatarios, e *outra* como accionistas, por cerca de metade do numero de acções hoje existente, quanto longe iria essa influencia, acabando por certo por empolgar de todo a administração, voltando-se de novo á situação anterior a 1884, da qual nasceram todos os primitivos erros cujas consequencias tão duramente teem pesado até hoje sobre todos que teem interesses ligados ás finanças da companhia, e, o que ainda é peor, sobre o nosso paiz.

Ora isto não pôde ser; não deve ser; é preciso que não seja, e é preciso que *todos* se compenetrem de que a lucta de preponderancias deve deixar logar ao interesse commum, se é pelo interesse commum que se pretende restaurar a mais importante companhia de Portugal.

Esse interesse commum, sem affectar o do paiz em geral, tem sido perfeitamente defendido pela administração official, cuja continuação é boa garantia para todos.

E, já que n'este ponto tocámos, vem a proposito transcrever alguns trechos da notavel carta publicada pelo digno presidente da ultima commissão administrativa.

N'essa carta, motivada por questões pessoas em que não desejamos envolver-nos, tendo por fim o sr. conde de Magalhães varrer a sua testada de imputações que ninguem lhe fez, exprime-se s. ex.ª com respeito á administração de que foi presidente, nos seguintes termos:

..... eu vou relatar rapida e resumidamente o que fez a commissão administrativa da Companhia Real durante o tempo que tive a honra de presidir a ella, para que se não faça juizo errado a meu respeito.

A commissão começou por pagar todas as dividas privilegiadas, tanto no paiz como no estrangeiro, procedentes de artigos fornecidos para exploração, obras e empreitadas, que se elevavam a algumas centenas de contos; actualmente são pagos todos os fornecimentos com a maior pontualidade; pagou ao governo impostos atrasados na importancia de cerca de 100 contos, e paga com regularidade todos os que se vão vencendo; pagou a divida fluctuante no estrangeiro, resgatando os valores que haviam sido dados em caução por administrações transactas; concluiu a linha da Beira Baixa, e terminou o assentamento da 2.ª via até o Entroncamento, sendo para isso necessario a construcção de uma nova ponte bastante dispendiosa, que pagou; mandou reparar e fortalecer outras pontes que estavam em mau estado, fez importantes reparações em todas as linhas da sua rede; as receitas aug-

mentaram e as despesas diminuíram consideravelmente, contribuindo para isso o zelo do director geral o sr. Espregueira; estabeleceu methodo, regularidade e boa ordem em todas as repartições da companhia; restabeleceu o credito d'ella a tal ponto, que todos os fornecedores se sujeitam hoje ás condições que ella estabelece, enquanto que no começo da sua administração exigiam os pagamentos adiantados, ou a responsabilidade de algum estabelecimento bancario; e tão escassos e minguados eram os recursos da companhia, que havendo a fazer um pagamento em praso fatal, receiando-se não haver o dinheiro preciso, tive de emprestar-lhe por um cheque alguns contos de réis, cheque que me foi devolvido dias depois, sem d'elle se haver feito uso; amortizou-se em mais de 600 contos a divida ao Estado; os armazens ficaram largamente abastecidos, e quando a commissão foi substituida, havia nos cofres da companhia cerca de 700 contos; além d'isto fez-se por meio de arbitragem a liquidação com Duparchy e Bartissol, que reclamavam por saldo de contas sommas importantes; o tribunal arbitral, por desempate do sr. conselheiro José Luciano de Castro, julgou, pelo contrario, que elles deviam pagar á companhia vinte e tantos contos; continuámos com as obras do aterro e estabelecemos um accordo com o empreiteiro Hersent, que põe a coberto os interesses da companhia.

Pelos accordos feitos com as companhias hespanholas Grande Central, Oeste e Madrid-Caceres-Portugal, negociados e assignados por mim na qualidade de presidente da commissão especial para esse fim nomeada, conseguimos simplificar e aclarar os multiplices contractos anteriores, e reduzir a menos de metade (pouco mais de um terço) os encargos da Companhia Real, devendo declarar que n'estes trabalhos fui poderosa e efficazmente auxiliado por todos os membros da commissão e especialmente pelo sr. conselheiro Carrilho.

Resta-me fazer menção de mais um acto de administração, de que me cabe exclusivamente a iniciativa. A ultima assembléa geral, que auctorizou os conselhos de administração e fiscal a fazerem os accordos, auctorizou-os ao mesmo tempo a dispendir até á quantia de 500:000 francos para aplanar difficuldades ou remover attritos que podessem vir empecer a relisação d'esses accordos.

A instancias de mr. Closon, e em virtude de repetidos telegrammas e cartas que d'elle se receberam de Paris, deliberaram os conselhos de administração e fiscal enviar uma parte dos 500:000 francos (a que em breve se seguiria a parte restante) para tornar propicios certos elementos os que se diziam contrariavam os accordos; combati e oppuz-me tenazmente a esta resolução, não se enviou a mais diminuta quantia, e todos por fim se convenceram de que seria inutilmente dispendido tudo quanto se tivesse mandado; combinaram-se os accordos sem recorrer a esses meios, e ter se-hiam tornado definitivos se o governo, ao mesmo tempo que promulgou a lei dos convenios, os tivesse confirmado e auctorizado a criação das novas obrigações.

Finalmente, a severa, economica, activa, zelosa e honesta administração da commissão deixava antever a completa restauração dos negocios da companhia, que assim poderia dentro de alguns annos readquirir a sua antiga prosperidade e voltar a ser uma das primeiras companhias de caminhos de ferro da Europa.

## Regulamento do movimento nos caminhos de ferro da Allemanha

(Continuação do n.º 143)

Logo que dê o silvo da machina ou o signal do conductor para a partida, não se admittirão mais passageiros.

Os que ficarem em terra, poderão obter o reembolso do preço do seu bilhete, e não terão direito a indemnisação alguma; se o bilhete é para um determinado comboio o passageiro poderá, com auctorisação do chefe da estação, trocal-o por outro que sirva para um outro comboio do mesmo dia ou ainda do dia seguinte.

Se este tiver que ser d'uma classe superior ou inferior á do primitivo bilhete, o passageiro pagará a differença do preço, ou receberá a parte que lhe competir se passar a classe inferior.

Por motivo de saude ou outra causa pôde a viagem ser interrompida antes de terminar, serem retiradas as bagagens etc. — addiando a continuação da viagem para um comboio seguinte; não pôde, porém, em caso algum, reaver-se o dinheiro desembolsado.

Os bilhetes devem ser apresentados á entrada da sala de espera, á entrada no interior da estação de



partida, no momento de subir para a carruagem e em qualquer ocasião durante a viagem.

Os passageiros que forem encontrados sem bilhete, pagarão o dobro do preço da distancia que percorreram, e, no caso d'esta não poder ser conhecida, o duplo da distancia percorrida pelo comboio, mas em todo o caso nunca menos de 6 marcos.

Os viajantes que voluntariamente confessarem ao conductor ou cobrador que, pelo facto de terem chegado tarde, não puderam comprar bilhete, pagarão, além do preço usual, a quantia de 1 marco; em caso algum de-verão, porém, pagar mais do dobro do bilhete.

No caso de recusarem pagar esta importancia podem ser expulsos do comboio.

É prohibido, durante a viagem, debruçar-se fóra das carruagens ou encostar-se ás portinholas, assim como também permanecer nas plataformas.

As janellas, tanto d'um como do outro lado da carruagem, podem estar abertas ou fechadas, com o accordo de todos os passageiros que vão no mesmo compartimento.

No caso de haver alguma questão a este respeito, decide o empregado que vae no comboio.

É absolutamente prohibido deitar-se fóra das carruagens quaesquer substancias que possam damnificar pessoas ou coisas.

Os prejuizos causados por carruagens e seus pertences devem ser indemnizados á companhia pelos preços indicados n'uma tarifa affixada.

Assim que o comboio pare a uma qualquer estação, deve o empregado dizer em voz alta o nome da mesma, a duração da paragem, mudança de carruagens, se vê que os passageiros não a estão fazendo já. Os empregados abrem as portinholas das carruagens em que houver passageiros para essa estação, e quaesquer outras, quando lh'o peçam. Se nas estações intermediarias o passageiro abandonar o lugar sem deixar signal algum, perde o direito ao lugar.

Quando o comboio estiver para partir, a locomotiva fará tres signaes; os passageiros que ao 3.<sup>o</sup> d'estes signaes não tiverem tomado lugar, perdem o direito de seguir a viagem.

A demora nas partidas e chegadas dos comboios não dá direito algum contra a administração dos caminhos de ferro; se, por essa demora, deixa o passageiro de seguir viagem n'um outro comboio em correspondencia, tem então o direito a seguir no trem seguinte ou a ser reembolsado do preço do bilhete pela distancia não percorrida, seja ella de ida ou volta. Para isso, devem os passageiros mostrar o seu bilhete ao chefe da estação e entenderem-se com elle. Caso a viagem seja interrompida, são os passageiros reembolsados do preço do bilhete pela distancia não percorrida; podem, porém, continuar a viagem no comboio seguinte; igualmente podem viajar sem augmento de preço sobre um percurso que não seja maior do que aquelle que falta percorrer, mais um quarto. Se a viagem do comboio é, por casos de força maior, interrompida n'um certo percurso, a companhia dos caminhos de ferro é obrigada a fazer transportar os passageiros á sua custa no percurso interrompido, até elle entrar de novo no caminho de ferro. As demoras dos comboios, assim como todas as outras alterações que haja, devem ser notificadas ao publico pela companhia dos caminhos de ferro, por meio de avisos affixados.

Não são admittidos cães ou outros animaes nas carruagens.

São, comtudo, admittidos sem pagamento os cãesinhos que fôrem ao collo dos donos, e igualmente os cães

grandes, e especialmente os de caça podem ir em compartimentos especiaes com as pessoas que os conduzem.

Outros cães podem, todavia, ser accites mas estão sujeitos a uns certos regulamentos e tarifas.

Os pequenos volumes de bagagens que o passageiro trazer á mão poderão ir nas carruagens: a mais ampla liberdade é concedida n'este sentido aos passageiros da quarta classe. Havendo questão a respeito das bagagens que devem ir nas carruagens e as que não devem ir, decide o chefe da estação.

São prohibidas nas carruagens destinadas para passageiros, substancias perigosas, taes como materias inflamaveis, polvora, armas carregadas etc. Os empregados dos caminhos de ferro devem ser muito vigilantes n'este ponto, e mesmo aos caçadores e a todas as pessoas que pertençam ao serviço publico é prohibido levarem na mão quaesquer munições.

**Expedição de bagagens.**—Pode-se aceitar como bagagem tudo do que os passageiros tenham necessidade durante a viagem, como fato, capas, malas de viagem, pequenas caixas, etc. Também poderão ser accites caixas de um certo tamanho destinadas a transportar artigos dos commerciantes, e que não sirvam para as necessidades da viagem. Serão igualmente accites como bagagem, os animaes pequenos devidamente acondicionados em caixas, saccos e outros meios semelhantes de transporte.

As substancias que são excluidas do transporte como mercadoria ordinaria, bem como as que o são das carruagens dos passageiros, não podem ser accites nem mesmo para transporte como bagagem.

As bagagens que não estejam bem e solidamente acondicionadas podem ser recusadas. A administração dos caminhos de ferro não é responsavel pelos danos que possa haver nas bagagens fóra d'estas prescripções.

A expedição das bagagens é feita da mesma maneira e ao mesmo tempo que a venda dos bilhetes de passageiros. A accitação e respectiva expedição devem, porém, ser feitas pelos mesmos 15 minutos antes da partida de cada comboio; depois d'este praso podem não ser accites; os objectos que possam, porém, como acima se diz, ser accites como bagagem dispensavel aos passageiros durante a viagem, devem ser apresentados duas horas antes da partida do comboio e expedidos uma hora antes. No acto de expedições das bagagens será entregue aos passageiros uma senha especial; em troca da qual a bagagem será entregue ao passageiro, á chegada ao ponto de destino.

Deve n'esta senha ser indicada a estação da partida, o destino, o comboio etc.

Geralmente as bagagens são restituídas aos passageiros nas estações a que se destinam; dadas, porém, certas circumstancias e mediante o expresso desejo do passageiro, podem ser também entregues em outras estações, se a isso se não opposerem as exigencias do serviço, de preço de transporte, de alfandega etc.

A administração dos caminhos de ferro segue, em geral, na expedição das bagagens, o mesmo systema que usa para expedição das mercadorias. As declarações de expedição apresentadas pelos interessados, a respeito das bagagens, são recebidas no escriptorio das expedições das mesmas, até meia hora antes da partida do comboio em que devem seguir.

Se, no espaço de 8 dias, contados da chegada da bagagem á estação do destino, a mesma não fôr reclamada, fica a administração livre de qualquer responsabilidade, em caso de extravio.

Passados 3 dias depois da chegada do comboio, pelo qual a bagagem devia ter sido enviada, á estação destinataria, se a bagagem não tiver chegado considera-se



como perdida. Se depois fôr achada, o passageiro, sendo avisado, pôde retirá-la no prazo de 30 dias, ou fazê-la expedir para onde queira, pagando as despesas do transporte.

Quando haja demora na entrega de bagagens, será a administração obrigada a indemnizar o passageiro por perdas e danos.

A apreciação d'estes será feita, se na expedição se tiver declarado o valor da bagagem, até este valor; do contrario não se pagará mais de 20 pfennig por cada kilogramma, e por cada 24 horas de demora, de modo que em todo o caso por uma unica bagagem não se pague mais de 30 marcos. A administração será livre de qualquer responsabilidade, se a demora se deu devida a casos de força maior.

Quando os caminhos de ferro tiverem nas estações moços para o transporte de bagagens, devem estes trazer a chapa de serviço pela qual são reconhecidos, um numero d'ordem e a indicação da respectiva tarifa, a qual deve ser affixada nas estações, nos logares do costume.

Nas estações principaes é preciso que, na arrecadação e guarda dos volumes, sejam concedidas aos passageiros todas as facilidades possiveis de fórma que, pagando estes uma determinada tarifa, tenham o serviço sob a responsabilidade do caminho de ferro.

Algum objecto que o passageiro deixe em qualquer local dos caminhos de ferro ou nas carruagens e seja entregue depois á administração, deve ser reclamado no espaço de tres mezes. Os objectos que estejam sujeitos a corromper-se, devem ser vendidos antes que isto succeda.

No fim de 3 mezes proceder-se-ha, conforme prescreve a lei para todos os outros objectos perdidos.

(Continúa.)

## O nosso correspondente no Brazil

Os jornaes do Rio de Janeiro, e entre elles a *Gazeta de Noticias* e o *Paiç*, noticiam a chegada áquella capital do sr. engenheiro Hyppolito de Baère, referindo-se á nossa *Gazeta* em termos muito lisongeiros, que lhes agradecemos reconhecidos.

D'este nosso sollicito correspondente recebemos já hoje a sua primeira carta que os leitores encontrarão n'este numero, apesar de a termos recebido perfeitamente á ultima hora e continuaremos dando mensalmente, nos numeros de 16 de cada mez as interessantes cartas d'este nosso sollicito correspondente.

## Notas de viagem

### XIII

#### De Sevilha a Huelva

Eu não disse ao leitor que, voltando a Sevilha, e querendo habilitar-me a informal-o melhor do serviço dos hotéis, procurei o mais importante da cidade, a *Gran Fonda de Madrid*, para me alojar.

Já estivera uns dias, como disse, n'um hotel muito modesto, mas relativamente commodo, a *Fonda de Jesus Maria*; passára outros n'um hotel muito regular, mesmo bom, o *Hotel de Europe*; bom era que, subindo a escala, tomasse conhecimento da *Fonda de Madrid*.

Não tive de que me arrepender; o serviço é de primeira ordem, o edificio é vasto, commodo, central, e, na sua maior parte, tão luxuoso, tão cuidado, tão rodeado de todos os confortos, que o hospede sente-se ali fidalgo, habitando um palacio em que nada lhe falta de ostentação.

A casa, ou antes, as casas de jantar, para 250 talheres, são uma belleza; os pateos, onde se ostentam os mais bellos exemplares das arvores e plantas tropicaes, um encanto; a iluminação electrica, profusamente repartida por toda a parte, dá ao edificio um tom phantastico surprehendente.

Deixemos, porém, a *Gran Fonda* e tomemos carro para a estação, e n'esta o comboio para a cidade das minas — Huelva.

Parte-se de Sevilha-Praça d'Armas, ás 6 h. e 40 m. da manhã, e o comboio, depois de recuar para noroeste, como se fossemos para Merida, muda de linha e toma a de Huelva. Manobra parecida com a dos nossos comboios de Cascaes, em Campolide, e que tem que fazer-se em toda a parte onde não ha espaço para uma linha de concordancia.

Passamos então a bonita ponte de Triana, sobre o Guadalquivir, e vamos parar na primeira estação, Triana, que serve especialmente para o serviço dos transportes da grande fabrica de louça *La Cartuja*, que, para esse fim, está ligada á estação por uma linha Deauville.

Esta estação, assim como todas as demais da linha, é no estylo arabe, sendo todas eguaes em construcção, de tijolo, differencando-se sómente, segundo a sua importancia, em terem maior ou menor vastidão.

Assim, a de Huelva, de 1.<sup>a</sup> classe, tem tres corpos ligados; as de 2.<sup>a</sup> classe, um corpo central e dois accessorios; as de 3.<sup>a</sup> classe, só o corpo central; as de 4.<sup>a</sup> classe, não tem primeiro andar.

Por meio d'uma curva, a linha colloca-se ao lado da estrada, que a acompanha sempre, á esquerda até *La Palma*, e á direita, até *San Juan del Puerto*.

O terreno é todo coberto de verdura, oliveiras, laranjeiras e outras arvores de fructo.

O primeiro ponto mais importante é *San Lúcar la Mayor*, uma deliciosa cidadesinha a que os arabes chamavam o *Jardim de Hercules*, fundada sobre uma elevação á esquerda da linha.

Uns 11 kilometros depois, na estação de Aznalcázar, atravessamos a ribeira de Guadiamar sobre uma ponte de pilares de ferro e tabóleiro metallico.

A segunda cidade do percurso é *La Palma*, a 69 kilometros de Sevilha, e até ahi a linha não tem maior interesse.

Poucos kilometros depois, apparece-nos, da direita do comboio, a pequena linha de Rio Tinto, que passa por debaixo d'aquella em que vamos e segue o mesmo traçado, á nossa esquerda.

Uma grande surpresa espera o viajante. O Rio Tinto não é um rio vulgar, a que só aquelle nome tenha sido dado para o differenciar dos outros. E' tinto a valer; as aguas, carregadas de oxido de ferro, por nascerem junto das grandes minas d'este metal a uns 50 kilometros de Huelva, teem uma tão pronunciada côr alaranjada escura, que, por onde passam, tudo tingem, produzindo o aspecto mais original.

Leito do rio, margens, pedras, arvores, tudo é d'aquella côr vivissima, como se tudo fosse embebido em calda de tomate.

O ar, impregnado pelas exalações do rio, faz impressão na garganta.

Rodeados d'aquelle terreno, que toma um aspecto infernal, illuminado pelos clarões do sol, vamos seguin-



do ao lado da linha das minas, até que atravessamos o rio, em companhia da via estreita, sobre uma ponte.

O verde vae substituindo o vermelho; o rio afasta-se.

Em *San Juan del Puerto*, nova linha reduzida nos surge da direita; é a das minas de Zalamea, que ali tem o seu embarcadero vastissimo, onde faz a descarga do seu mineral para os barcos, que entram o rio até as pontes.

O viajante que olhe á esquerda, e na outra margem do rio, verá, successivamente até Huelva, tres pequenos logares, que todos são importantemente historicos, por se ligarem os seus nomes á descoberta da America, por Colombo.

Primeiro, *Moguer*, depois *Puerto de los Palos*, d'onde partiram as caravellas do grande descobridor; mais além está, em frente de Huelva, *La Rábida*, com o seu mosteiro, onde elle expôz os seus planos da grande viagem.

Os pequeninos vehiculos da linha de Rio Tinto, em longos comboios, que parecem uma estreita serpente, seguem ao nosso lado, posto que, naturalmente, com uma marcha menos rapida. Tão successivos são os comboios, que alcançamos tres na mesma linha.

Afastamo-nos do colorado rio e corremos para a importante cidade das margens do Odiel, uma das mais originaes que tenho visto, porque, pertencendo á Andaluzia, é, pelos seus costumes, pelo seu aspecto, pelas suas construcções, por tudo absolutamente differente das anteriores.

Huelva teve até ha pouco um hotel, o *Colon*, que era, segundo todos me dizem, um dos mais importantes, senão o mais importante da península.

O seu movimento, porém, não correspondeu aos gastos, e o grande estabelecimento acabou.

Hoje tem uns hoteis pequenos, como o *Ricca*, onde me alojei, e onde — oh! pasmo! — me servem um *beef* perfeitamente á ingleza, com umas inglezissimas batatas cosidas, um feijão *au naturel*, que me recorda o *Regent's Hotel*, um peixe cosido idem, e por aqui me fico, porque o leitor quer *notas de viagem*, e não lista de hospedaria.

A explicação d'este enigma tel-a-ha no proximo artigo, se me der a honra de me lêr.

## Caminhos de ferro na Allemanha, Inglaterra e França de 1890 a 1892

A extensão de linhas ferreas exploradas na Allemanha em fins de 1890, era de 41:221 kilometros; em fins de 1892, 42:551 kilometros.

Na Inglaterra, nas mesmas datas, 32:088 e 32:483 kilometros, e em França, 36:136 e 37:673 kilometros.

O augmento, durante estes tres annos, foi, pois, de 1:330 kilometros na Allemanha; 399 kilometros em Inglaterra e 1:537 kilometros em França. A Allemanha tinha, em fins de 1890, 873 kilometros de caminhos de ferro de via reduzida, abertos ao publico e 1:155 kilometros em fins de 1892.

O capital empregado n'esta empresa, reduzido á unidade marco, para comparação, era, em fins de 1892: na Allemanha, 10.665.000:000 marcos; Inglaterra, marcos 18.388.000:000; França, 12.024.000:000 marcos. As sommas gastas em novos trabalhos, de 1890 a 1892, foram: na Allemanha, 406 milhões de marcos; Inglaterra, 856 milhões; França 507 milhões. O preço médio do kilometro sae, na Allemanha, a 252:707 marcos; Inglaterra, a 506:016 marcos; França, a 319:183 marcos. Em fins de 1891; a Allemanha tinha 14:788 locomoti-

vas, 27:512 carruagens para passageiros e 299:283 wagons de mercadorias; a Inglaterra, 16:360, 39:122 e 581:364 respectivamente, e a França 9:993, 23:608 e 263:653.

As locomotivas allemãs custaram 641 milhões e meio de marcos, os wagons para passageiros, 228 milhões e os para mercadorias 876 milhões. A receita kilometrica média, em 1891, foi: na Allemanha, 31:712 marcos; na Inglaterra, 50:396 marcos; na França, 25:914 marcos.

## As garantias de juros das grandes companhias de caminhos de ferro francezes

As seis grandes companhias dos caminhos de ferro de França, em virtude das convenções feitas em 1883, teem um dividendo minimo garantido pelo Estado, e, portanto, se os lucros não fôrem sufficientes para distribuir este dividendo, será a differença adeantada pelo Thesouro. Só a companhia do Norte é que não recorreu a esta garantia no anno findo; as outras cinco tiveram que valer-se d'ella, em maior ou menor escala.

A companhia do Este reclamará d'esta verba a importancia de 18.863.105,58 frs. Attinge a quantia de frs. 20.750.000, o rendimento reservado ás acções (frs. 35,50 sobre 584.000 acções). A importancia pedida ao Estado para o exercicio de 1891, tinha sido de 13.947.887 frs., e para 1890, de 10.909.141 frs. Os adiantamentos do Thesouro da verba da garantia elevavam-se, em 31 de dezembro de 1892, á somma de 112.383.010 frs., incluindo juros simples a 4 %.

E' de 50 frs. por acção o rendimento, juro e dividendo concedido ás acções dos caminhos de ferro do Meio Dia, ou sejam 12 milhões e meio para 250.000 acções. Como garantia de juro terá a companhia a receber do Estado, para o exercicio de 1892, a importancia de 18.701.494,62 frs.; recebeu, para 1891, 14.134.467 frs., e para 1890, 10.776.483 frs. Em 31 de dezembro de 1892 a importancia total dos adiantamentos, capital e juros, elevava-se a 85.706.255 frs.

A companhia d'Orléans deverá pedir ao Estado, para 1892, sob o mesmo pretexto de garantia de juros, a importancia de frs. 13.077.915,25 frs., para completar a quantia de 33.600.000 frs., reservada ao dividendo minimo de 56 frs. sobre 600.000 acções. Para o exercicio de 1891 tinha a companhia pedido ao Estado, frs., 8.952.822, e para 1890, 41.555.934 frs. Os adiantamentos feitos pelo Estado á companhia d'Orléans eram, em 31 de dezembro de 1892, de 209.670.402 frs., para a divida antiga e de 110.520.001 frs. para a moderna.

Os adiantamentos a fazer para 1892 á companhia do Oeste elevam-se a 17.705.431,81 frs., importancia superior ao rendimento reservado ás acções em numero de 300.000 frs., que se eleva a 11.550.000 frs. e que corresponde a um dividendo minimo de 38,50 frs. Para o exercicio de 1891 teve o Thesouro que pagar a esta companhia, pelo mesmo motivo, a importancia de frs. 12.478.765, e para 1889, frs. 12.823.293. Em 31 de dezembro de 1892, a divida da companhia do Oeste elevava-se ás seguintes sommas:

1.<sup>a</sup> Divida antiga, exercicio 1865 a 1882—111.613.226 frs. para serem reembolsados em trabalhos, conforme o artigo 8 da convenção de 1883.

2.<sup>a</sup> Divida moderna, exercicios posteriores a 1882—96.685.040 frs., a reembolsar em dinheiro com os juros simples de 4 % sobre os excedentes futuros.

Emfim, a companhia Paris-Lyon-Mediterraneo deverá pedir ao Estado, para o exercicio 1892, a titulo



de garantia de juros, 17.667.980,61 frs. para as suas linhas francezas propriamente ditas, exploradas por conta da garantia. O dividendo minimo de 55 frs. a cada uma das 800:000 accções d'esta companhia, absorve a importancia de 44 milhões de francos.

A companhia Lyon tinha pedido ao Estado para o exercicio 1891—2.483.827 fr. e somente 813.592 frs. para 1890.

Em 31 de dezembro de 1892, a divida da Companhia ao Estado, para a rêde franceza propriamente dita, era só de 28.668.584 frs. A seguir, damos o resumo da importancia das sommas reclamadas em 1892, como garantia de juros, pelas 5 grandes companhias que a ella recorrem, e o total dos adiantamentos feitos pelo Estado até 31 de dezembro de 1892, reembolsaveis em dinheiro com os juros simples de 4 %.

Nomes das Companhias	Adiantamentos para 1892	Total da divida em 31 de dezembro 1892
Este.....	18.863.105.58	112.383.010
Meio-dia.....	18.701.494.62	85.706.255
Orléans.....	13.077.915.35	110.520.001 (1)
Oeste.....	17.705.431.81	96.685.040 (1)
P. L. M.....	17.667.980.61	28.668.584
Total....	86.015.927.86	333.962.890

(1) Independente da divida antiga que deve ser reembolsada em trabalhos a effectuar pelas companhias d'Orléans e Oeste.

## Carteira dos accionistas

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelo meio-dia, na séde d'esta companhia, á rua de Bellomonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações e amortisar, segundo o disposto no artigo 17 dos estatutos.

Porto, 6 de dezembro de 1893.

O presidente do conselho de administração — Carlos Lopes.

## Boletim financeiro

Lisboa, 15 de dezembro de 1893.

Não parece que a situação vá correndo muito propicia para os negocios. Pelo contrario. A renovação dos ataques da imprensa estrangeira contra o credito do paiz, indica que recrudesceam os motivos de descontentamento contra o governo portuguez, talvez, pela solução dada a algumas das questões pendentes e que ainda se relacionam com os interesses dos credores externos. Se no exterior a nossa situação se aggravou, no interior os ultimos acontecimentos politicos e as suas consequencias immediatas, umas já em evidencia, outras imminentes, parecem de molde a determinar

egualmente um aggravamento da crise, que ha quasi quatro annos afflige e inquieta o paiz.

A resolução do governo ir por diante na execução das medidas tributarias contra as quaes principalmente se insurgiram o commercio e a industria nacional será outra causa perturbadora, que se reflectirá seriamente na administração do estado e que, originando-lhe difficuldades, talvez insuperaveis, hade protelar por algum tempo mais a solução de problemas que importam ao restabelecimento do nosso credito. O paiz para se consagrar como deve á restauração das suas forças economicas, para desenvolver convenientemente a sua actividade, precisa, antes de tudo, de uma completa acalmção, que inspire confiança, que de garantias de estabilidade ao existente, que facilite o regresso decidido dos capitães, até aqui arrecciados e retrahidos, ás empresas industriaes e commerciaes.

Se a falta de confiança no existente está perturbando a normalidade da vida economica do paiz, não o está menos a demora na solução da crise politica do Brazil, onde o commercio e a finança se podem considerar paralyzados, não vindo por isso para Portugal os supprimentos em ouro, que eram até aqui um dos nossos maiores recursos. Para se avaliar bem a importancia que este deficit tem tido e está tendo nos nossos mercados, bastará dizer que n'um recente documento official, elaborado pelo illustrado e habil agente financeiro de Portugal no Rio de Janeiro, pôde computar-se em 20:000 contos fortes as sommas, que em épocas normaes, são transferidas do Brazil para Portugal. A prolongar-se a guerra civil que assola o Brazil, o proximo fim do anno deve ser desolador para os que teem rendimentos a receber d'ali.

No meio do quadro bastante ensombrado da nossa situação economica e financeira, ha apenas um ponto claro, bastante animador—o que assignala o crescente desenvolvimento commercial da nossa provincia de Angola. São conhecidas as estatisticas do movimento commercial até outubro e ellas constataam um crescimento prodigioso da exportação, subindo a mais de 1:000 contos o rendimento das alfandegas. Nas estatisticas da alfandega de Lisboa vê-se que até setembro o valor dos generos coloniaes, que vieram aqui em transito para os diversos mercados europeus, excedem a 6:000 contos. A Africa Occidental tem sido o nosso grande recurso n'esta medonha crise. Assim haja o bom senso de lhe crear novos incentivos e novos meios de desenvolvimento.

Na quinzena que hoje finda o movimento commercial foi pouco intenso, tanto aqui como lá fóra, o que aliás sempre succede n'esta época de fim de anno, em que se prepara o encerramento das contas simplificando as existencias. E' certo, porém, que se notou entre nós um maior desafogo nos recursos, descontando os bancos com a maior facilidade o papel commercial de primeira ordem e a taxas pouco inferiores á de 6 p. c. do Banco de Portugal. Em cambis realisaram-se algumas transacções importantes sem modificação sensivel nos seus preços. Os cheques sobre Londres regularam de 40<sup>13</sup>/<sub>16</sub> a 40<sup>7</sup>/<sub>8</sub>, sobre Paris de 700 a 704. No mercado appareceram poucas libras e por isso as que foram apresentadas á venda obtiveram 1\$370 e 1\$380 réis.

As operações da Bolsa de Lisboa não teem tido a animação que a situação geral da praça fazia prever e isto de certo em resultado das causas que apontamos na primeira parte d'esta revista. As inscrições mantiveram com grande firmeza as cotações que haviam attingido no principio do mez. A divida externa baixou de 27 a 26<sup>0</sup>/<sub>10</sub>. As accções do Banco de Portugal, como as dos outros estabelecimentos bancarios, mantiveram, com pequenas oscillações os seus preços. As obrigações Loanda-Ambaca, que subiram a 56,000 réis, conservam-se estacionarias. No entretanto com a aproximação do coupon de janeiro (meia libra em ouro) é natural que subam. Continuamos a julgar um excellento emprego de capital a collocação n'estes titulos.

J. S.

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

	DEZEMBRO														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
<b>Bolsa de Lisboa:</b>															
Inscrições assent.....	32,40	32,14	—	32,30	32,45	32,45	32,60	—	32,50	—	32,55	32,16	32,70	32,70	32,75
coupon.....	—	—	—	31,90	32,00	32,00	32,00	—	—	—	32,10	—	—	32,25	32,30
Divida externa.....	26 <sup>0</sup> / <sub>10</sub>	—	—	—	—	—	26,10	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Bolsa de Londres 3<sup>0</sup>/<sub>10</sub>:</b>	20,25	—	—	20,22	20,00	20,00	20,00	—	20,00	—	19,87	19,81	19,87	19,83	19,93
<b>Bolsa de Paris 3<sup>0</sup>/<sub>10</sub>:</b>	20,18	—	—	20,00	19,87	19,87	19,87	—	19,93	—	19,75	19,87	19,87	19,87	19,85



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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - DEZEMBRO - DIAS													
		2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—	—
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	—	—	—	12.500	—	—	13.000	13.000	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris.....	» Atravez d'Africa	55.000	56.000	—	—	—	—	—	—	56.000	56.000	—	—	—	—
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	—	—	—	—	—	60	—	60	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	123	121	—	—
	» Norte de Hespanha	107	112	110	114	117,50	110,50	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicant	139	148	145	147	150	150	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	237	250	250	260	—	255	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	91,50	92	92,50	93	92	92	92	92	92	92	92,50	—	—	—
	» C. da Beira Alta	71	71	—	—	71,25	71	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	—	120	115	116	120	120	120	—	120	123	121	—	—	—
	» Norte Hespanha 1.ª hypot.	275,50	280	281	284	284,50	282	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres..	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa	44,50	44,75	44,50	—	44,50	—	44,25	44,50	—	—	44,75	44,75	—	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—

## Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1893			1892			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1893	1892	1893	1892
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida.	de 19 25 Novemb.	690	Réis 53.225:000	Réis 77:137	690	Réis 55.812:624	Réis 80:887	2.649.861:000	2.562.577:990	87.283:010
	Nova rede garantida.	de 19 25 Novemb.	380	5.088:000	13:389	334	5.645:367	16:902	273.940:000	262.988:647	10.951:353
Sul e Sueste...	de 15 21 Outub.	475	15.101:245	31:792	475	16.526:660	34:792	599.072:605	588.000:845	11.071:760	—
	de 22 28 »	»	15.531:880	32:698	»	14.368:010	30:248	614.604:485	602.368:855	12.235:630	—
Minho e Douro.	de 10 16 Setemb.	353	25.306:625	71:690	353	21.209:709	60:084	670.653:934	631.779:298	38.874:636	—
	de 17 23 »	»	23.003:887	65:163	»	22.026:366	62:397	679.852:880	653.805:664	24.047:216	—
	de 24 30 »	»	18.774:669	53:186	»	21.416:646	60:670	714.432:490	675.222:310	39.210:180	—
Beira Alta.....	de 29 4 Novemb.	253	7.301:744	28:860	253	6.444:257	25:471	253.449:659	240.224:155	13.225:504	—
	de 5 11 »	»	6.150:521	24:350	»	7.397:096	29:198	259.600:180	247.621:251	11.978:929	—
Nacional (Mi-randella e Vi-zen)	de 12 18 »	»	5.507:555	21:769	»	6.373:075	25:182	265.107:735	253.994:326	11.113:409	—
	de 29 4 Novemb.	105	1.407:977	13:409	105	1.251:954	11:923	58.593:171	54.878:406	3.714:765	—
	de 5 11 »	»	1.432:212	13:640	»	1.603:062	13:267	60.025:383	56.481:390	3.543:993	—
Norte de Hespa-nha	de 12 18 »	»	1.171:225	11:154	»	1.340:234	12:764	61.196:608	57.821:624	3.374:984	—
	de 11 17 Novemb.	3393 Ps.	1.692:395	Ps. 469	3393 Ps.	1.788:436	Ps. 527	Ps. 75.129:468	Ps. 77.120:340	Ps. 1.990:872	—
Madrid — Zara-goza—Alican-te	de 18 24 »	»	1.654:339	488	»	1.765:935	520	76.783:807	78.886:275	2.102:468	—
	de 12 18 Novemb.	2672	1.032:240	386	2672	1.130:988	423	45.455:960	47.213:254	1.757:294	—
Andaluzes .....	de 19 25 »	»	1.127:833	422	»	1.232:474	461	46.583:793	48.445:728	1.861:935	—
	de 26 2 Dezemb.	»	1.112:697	416	»	1.149:851	430	47.696:490	49.595:579	1.899:089	—
	de 12 18 Novemb.	894	287:187	321	894	290:246	325	12.951:084	13.005:011	53:927	—
Zafra a Huelva.	de 19 25 Novemb.	180	45:527	253	180	42:179	234	2.213:439	2.395:590	182:151	—
	de 26 2 Dezemb.	»	45:057	250	»	44:311	246	2.258:496	2.439:901	181:405	—

## HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de dezembro

LINHAS DA COMPANHIA REAL				LINHAS DO SUL E SUESTE			
Lisb. R. a Porto	Porto a Lisb. R.	Lisb. R. a V. Alo.	V. Alo. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Lisb. T. P. a Pias	Pias a Lisb. T. P.
Part. 8-45 t.	Cheg. 7-20 m.	Part. 2-45 t.	Cheg. 4-30 m.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	4-30 t.	5-0 m.
Lisb. C. S. a Port.	Port. a Lisb. C. S.	Lisb. C. S. a V. Alo.	V. Alo. a Lisb. C. S.	Lisb. T. P. a Pias	Pias a Lisb. T. P.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.
Part. 7-30 m.	Cheg. 9-0 t.	Part. 8-45 m.	Cheg. 10-30 t.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Ext.	Ext. a Lisb. T. P.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.
Part. 4-0 m.	Cheg. 6-25 m.	Part. 4-15 t.	Cheg. 6-37 t.	Part. 8-0 m.	Cheg. 3-45 t.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.
11-20 m.	3-35 t.	5-30 m.	9-35 m.	4-30 t.	11-10 t.	4-30 t.	11-10 t.
Lisb. R. a V. Alo.	V. Alo. a Lisb. R.	Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.
Part. 7-30 t.	Cheg. 5-10 m.	Part. 8-45 t.	Cheg. 6-30 m.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.
2.ª 4.ª e sab.	2.ª 4.ª e sab.	2.ª 4.ª e sab.	2.ª 4.ª e sab.	4-30 t.	5-0 m.	4-30 t.	5-0 m.
7-15 t.	1-50 m.	9-40 m.	4-8 t.	4-30 t.	5-0 m.	4-30 t.	5-0 m.
Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	Lisb. R. a V. Alo.	V. Alo. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.
Part. 7-30 t.	Cheg. 6-35 m.	Part. 8-45 t.	Cheg. 6-30 m.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.
Lisb. C. S. a Bad.	Bad. a Lisb. C. S.	Lisb. R. a V. Alo.	V. Alo. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.
Part. 7-30 m.	Cheg. 9-15 t.	Part. 8-45 m.	Cheg. 10-30 t.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.
Lisb. C. S. a Sant.	Sant. a Lisb. C. S.	Lisb. R. a V. Alo.	V. Alo. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.
Part. 11-0 m.	Cheg. 1-40 t.	Part. 8-45 m.	Cheg. 9-30 m.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.
4-30 t.	7-10 t.	6-15 t.	8-52 t.	4-30 t.	5-0 m.	4-30 t.	5-0 m.



## Linhas portuguezas

**Beira-Africa.**—Noticias chegadas pelo ultimo vapor, dizem que o caminho de ferro está construido n'uma extensão de 125 kilometros.

Estão terminados os estudos da linha ferrea que ha de ligar a Beira com Fontesvilla, estabelecendo assim a testa do caminho de ferro n'aquella importante localidade, o que é indispensavel, attento o movimento que deve ter esta via de comunicação accelerada. Desde que a linha ferrea se prolongue para além da fronteira e vá até ao interior da Machona, não será possível conservar, sem graves transtornos, a testa do caminho de ferro em Fontesvilla.

O projecto da construcção de um caminho de ferro entre a Beira e Sena, não é muito favoravelmente apreciado por alguns jornaes inglezes, que o consideram como um meio de fazer derivar para a Beira o commercio de uma grande parte do Zambéze.

Este desagrado não pôde ser senão mais uma razão em favor da projectada obra. Mas, se attendermos á irregularidade da navegação do Zambeze, á inconstancia das suas barras, mais deveremos considerar importante um melhoramento que collocaria o commercio da região da Zambezia, em grande parte, ao abrigo de taes difficuldades.

—Prosegue-se no estudo do caminho de ferro para além de Chimoio, estando occupado n'este trabalho o engenheiro Mausergh e mais pessoal. Parece que além da milha 85 se não encontra a mosca tsé tsé.

—Está concluido o projecto da ponte sobre o Chiveve. A ponte deverá ter cerca de 113 metros, o que dá accesso aos navios com um fundo de mais de 14 metros. D'este modo poderiam os navios de grande tonelagem acostar á ponte, o que seria de um grande alcance commercial, principalmente se o caminho de ferro vier a ter por ponto de partida a Beira.

**Loanda a Ambaca.**—Consta a um collega que vae ser approvado um novo projecto ou variante da 7.<sup>a</sup> secção d'este caminho de ferro, cuja construcção já se aproxima do kilometro 300.

**Caloriferos nos comboios.**—Está-se construindo na estação do Sabugal, uma estufa para o aquecimento dos caloriferos, que vão ser empregados nos comboios da linha da Beira Baixa, já durante o inverno corrente.

**Experiencia de carvão.**—Fez-se no dia 13 uma experiencia, no comboio mixto entre Lisboa e Santarem, do emprego dos briquettes de carvão das minas da Empresa Exploradora do Cabo Mondego, dando os mais satisfactorios resultados.

O consumo foi cerca de 30 % inferior ao do carvão de pedra que costuma gastar-se n'esta viagem.

## Linhas hespanholas

**Difficuldades financeiras.**—A diminuição das receitas dos caminhos de ferro d'este paiz, devida á crise commercial que o mesmo está atravessando e principalmente á enorme elevação de cambios, teem altamente prejudicado as companhias de caminhos de ferro e tanto que ellas se viram obrigadas a dirigir-se ao governo, pedindo-lhe o seu auxilio e propondo-lhe diversos alvitres para poderem sahir da difficil situação em que se encontram. Os alvitres são:

1.<sup>o</sup>—Outorgar o governo ás companhias, novas concessões de vias auxiliares e secundarias e acceitar a lei do duque de Veragua, pela qual o Estado garantiria o juro d'estas novas linhas.

Com isto poderiam as grandes companhias recorrer ao capital estrangeiro e evitar o pagamento de cambios, visto que não teriam que mandar fundos para o estrangeiro.

2.<sup>o</sup>—Conceder a reforma da lei de 12 de novembro de 1860 relativa aos convenios das companhias com os seus credores, e,

não caso dos convenios já realizados terem por fim o prolongamento do prazo para amortisar as obrigações, prolongar o governo por igual tempo a concessão das linhas, afim de se poder applicar o capital destinado á amortisação, ás necessidades mais urgentes de momento.

3.<sup>o</sup>—Dar o governo maiores facilidades das existentes, para que as companhias possam obter emprestimos do Banco de Hespanha.

Estes tres alvitres foram muito discutidos no conselho de ministros, resolvendo-se afinal nomear uma commissão composta dos ministros da fazenda, reino e obras publicas, para estudar este assumpto a propor ao governo uma decisão a respeito do auxilio que se possa dar ás companhias.

As companhias informaram o sr. Moret de que podem esperar até fim do corrente mez, e, no caso do governo decidir socorrelas, como pedem, até abril futuro.

**Canfranc e Noguera Pallaresa.**—Os governos francez e hespanhol nomearam uma commissão para resolver as difficuldades levantadas sobre a perfuração dos tuneis Canfranc e Noguera Pallaresa.

A commissão reuniu em Paris, designando definitivamente os pontos em que os dois tuneis haviam de ser abertos, mas deixando ainda por resolver varias questões, principalmente a das rampas e a da construcção do Noguera Pallaresa.

Os delegados francezes pretendiam que os dois tuneis só fossem abertos depois de construida a linha de Noguera. O governo hespanhol decidiu este ponto, determinando que a perfuração dos dois tuneis se faça ao mesmo tempo, comprometendo-se a que, quando as obras estiverem concluidas, estará igualmente terminada a construcção d'aquella linha.

Ao mesmo tempo que se construir o tunel do caminho de ferro de Canfranc, se a França acceitar a proposta da commissão hespanhola, para pagar as despesas ao meio, de uma e outra nação, activar-se-hão as obras da linha de Noguera Pallaresa.

**Rafelbuñol a Sagunto.**—Diz-se que a Sociedade Valenciana de tremvias, concessionaria d'este caminho de ferro, prolongação do que hoje se encontra em exploração, desde Valencia até ao primeiro d'estes pontos, está tratando de prolongar a referida linha até Segorbe.

## Linhas estrangeiras

### FRANÇA

A companhia internacional dos wagons lits, de accordo com a companhia P. L. M. estabeleceu desde 18 do mez passado um novo comboio de luxo «Méditerranée Express», entre Paris e Vintimille e vice-versa.

Este comboio é todo formado de wagons leitos. Parte de Paris, gare de Lyon, ás terças e sabbados, ás 7 h. e 25' da tarde e chega a Nice ás 1,28 da tarde, e a Vintimille ás 2,56 da tarde do dia seguinte.

A volta de Vintimille é ás segundas e quintas feiras, sendo a partida de Vintimille ás 6,15 da tarde e de Nice ás 7,35. Chegada a Paris (gare de Lyon) no dia seguinte ás 2 horas da tarde.

Um comboio da linha de cintura, que parte de Paris (gare do Norte) ás 6,37 da tarde, para chegar á gare de Lyon ás 7,09 da tarde, põe em correspondencia o novo comboio de luxo com Londres, Bruxellas e Colonia.

O jantar é servido ás 7,30, á partida de Paris.

### INGLATERRA

A Thames Iron Works, de Blackwal, Londres, tem ultimamente feito, d'accordo com o engenheiro F. B. Behr, experiencias á sua custa da tracção electrica sobre a via monorail Lartigue. Parece que, por meio da electricidade, a companhia poderia organizar comboios de passageiros, com a velocidade de 200 a 250 kilometros por hora.

### ALLEMANHA

O governo allemão tenciona estabelecer um imposto de sello de 10 pfennig sobre as cartas de porte, sendo isentas d'elle as encomendas postaes taxadas em 50 pfennig, assim como as expedições, cuja importancia de transporte não exceda a 50 pf. afim de que o transporte pelo caminho de ferro não seja mais sobre-carregado de que o serviço postal.

Que differença para o nosso paiz, onde se paga 50 réis de transporte, carga, descarga e guia e 60 réis de sello!

### RUSSIA

Segundo um telegramma de S. Petersburgo, o ministro da fazenda apresentou ao conselho de ministros um projecto de lei relativo á compra da grande sociedade dos caminhos de ferro russos pelo Estado, a qual deverá ter logar em 1 de janeiro de 1894.



A comissão técnica municipal de S. Petersburgo approvou um projecto d'um caminho de ferro sobre o gelo do Neva, o qual ligará a praça do Senado com o caes da academia das bellas artes.

Este projecto apresentado pela companhia finlandeza dos *bateaux mouches*, foi bastante modificado pela comissão. O serviço das communicações será feito por cinco carruagens, devendo cada uma conter 20 passageiros. A via terá 3 pés de largura e a instalação está orçada em 12:000 rublos.

### ITALIA

Consta que no corrente mez será aberto ao publico o caminho de ferro de Parma a Spezia. A estação que actualmente existe, é demasiado pequena para o movimento que vae ter e por isso projecta-se construir uma outra nos arredores da Porta Vittorio Emanuele, ficando a actual servindo de estação de manobras, deposito, etc. A nova estação será de primeira ordem e o seu custo está calculado em cerca de um milhão e meio de liras.

### TURQUIA

Segundo diz um collega, estão muito adiantados os trabalhos da construcção do caminho de ferro Salonico Monastir, esperando-se que todo o troço fique concluido no proximo anno. O tunnel de cerca de 2 kilom. entre Vertekap e Vodená está perfurado e a sua inauguração official deve ter-se já realisado.

Mandou-se proceder aos estudos para o prolongamento d'este caminho de ferro até Arlona ou Durazzo, o qual iria ligar directamente Brindisi com Salonico e Constantinopla.

O custo da construcção seria elevadissimo em vista dos numerosos accidentes de terreno que seria necessario vencer.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Assembléa geral de 10 de novembro de 1893

### Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

(Continuado do n.º 143)

Senhores accionistas :

Pelo exame do balanço e seus esclarecimentos deveis ter visto que a nossa responsabilidade pelo aval dado aos accéites da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca diminuiu 448:600\$647 réis, bem como de certo vos não passou despercebido que o nosso debito em conta corrente á mesma Sociedade, que em 30 de junho de 1892 era de 628:562\$046 se acha reduzido a 104:827\$131

o que dá a amortisação de 523:734\$915

O mesmo balanço mostra sobre o balanço de 30 de junho de 1892 em «Crédores» um augmento de 350:528\$550 e em «Letras a pagar» o de 195:500\$000

ou 546:028\$550

mas temos o prazer de vos informar que á data em que escrevemos, 25 de outubro, amortisamos por «Crédores» 449:471\$658 e por «Letras a pagar» 74:500\$000 523:971\$658

o que reduz o augmento por estas duas contas a 22:056\$892

Recapitulando, temos no «Passivo» com relação a 30 de junho de 1892 :

Para menos :  
Amortisação de responsabilidades 448:600\$647  
Dita no debito á Sociedade Constructora 523:734\$915

972:335\$562

Para mais :  
Em «Crédores» e «Letras a pagar» 22:056\$892

Reducção de compromissos desde 30 de junho de 1892 até hoje, 23 de outubro 950:278\$670

Como vistes dos esclarecimentos relativos á conta «Contracto de Construcção», foram liquidados os 20 kilometros n.º 220 a 240, de forma que a verba de 1.366:529\$028 réis sob o titulo de «Linha em construcção e material» representa, além do valor do material fixo a empregar, circulante e de officinas, a somma dispen-

da nas secções em construcção; isto é, no resto da 6.ª, na 7.ª e 8.ª secções.

Não se acha, infelizmente, por enquanto resolvida a nossa pretensão junto do governo; corre-nos, porém, a obrigação de declarar que temos d'elle recebido sempre auxilio e sem risco para o Estado, porque tem sido sempre prestado contra caução de valores nossos, o que bem provam as amortisações feitas, pois, longe de ter augmentado o nosso debito ao Estado, regula hoje por menos cerca de cem contos de réis do que em 30 de junho de 1892.

Se a nossa situação, portanto, se não pôde considerar definida, temos a intima convicção de que o será breve e favoravelmente, porque, além de ser justo, os factos tem vindo militar em nosso favor.

Ja não ha hoje quem ignore que temos 240 kilometros em exploração e que em 31 de agosto de 1894 devemos ter 300, e avalia-se facilmente o esforço que isto representa nos tempos que vamos atravessando e tendo por campo de acção a Africa, isto é, a distancia de um mez da metropole, a falta de recursos do paiz, a insalubridade do clima, a irregularidade no trabalho devido aos obstaculos naturaes.

Por outro lado, a abertura das diversas secções tem vindo mostrar o valor e riqueza da provincia de Angola, thesouro para o qual só havia uma chave—o caminho de ferro—, e tal tem sido a transformação operada por este, que já não ha hoje divergência de opiniões sobre a sua utilidade, antes começa a reconhecer-se que ao commercio de Angola, ao caminho de ferro d'Ambaca se deve o não se ter feito sentir tão duramente a falta do papel cambial do Brazil, e a este respeito seja-nos licito transcrever as seguintes palavras escriptas pelo abalisado economista o ex.º sr. conselheiro Oliveira Martins, para o *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro :

«Por outro lado, tambem o desenvolvimento economico da Africa occidental concorre para melhorar a situação, concorrendo, como repetidamente temos indicado, para attenuar os effeitos da crise continental. A alfandega de Loanda produziu de janeiro a maio 342:153\$135 réis, o que corresponde ao rendimento annual de 821:167\$524 réis. Especialmente, desde a abertura successiva das secções do caminho de ferro d'Ambaca, penetrando no interior da provincia, os redditos d'ella tem crescido sem cessar».

Posteriormente, diz-nos o Boletim official da provincia de Angola que no semestre findo em 30 de junho rendeu a alfandega de Loanda 413:072\$235 réis, o que corresponde ao rendimento annual de 826:144\$470 réis, sendo o rendimento das quatro alfandegas d'Angola no mesmo periodo o seguinte :

Loanda .....	413:072\$235
Benguella .....	244:328\$723
Mossamedes .....	19:312\$496
Ambriz .....	26:227\$920
Total....	702:941\$374

ou por anno 1.405:882\$748 réis, por onde se vê que a Loanda pertencem 58,75 % do rendimento total aduaneiro da provincia de Angola.

Salta aos olhos o augmento, que da abertura de cada secção resulta para os rendimentos aduaneiros, augmento que muito mais consideravel seria, se se alterasse o actual regimen pautal.

Se considerarmos que o caminho de ferro ainda não feriu em cheio a riquissima arteria da provincia de Angola, deveis imaginar qual será o seu benefico influxo logo que chegue ao kilometro 300, onde deveremos estar em agosto de 1894.

O enorme beneficio da nossa linha ferrea será o nosso melhor advogado, porque o governo e o paiz se convencerão do que vimos dizendo ha sete annos, isto é: que Angola é hoje a mais risonha esperanza de Portugal e o mais opulento manancial da sua prosperidade futura. (Continúa).

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 22 de dezembro corrente, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de uma machina para imprimir e numerar bilhetes de caminho de ferro.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 30\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar, o primeiro na thesouraria dos mesmos 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 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Lisboa, 1.º de dezembro de 1893.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 28 do corrente mez, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, em separado, para o fornecimento de: 18 pontas d'aço para mudança de via; 18 chapas de ferro; 1:200 metros correntes de barra de ferro em T.

Os depositos provisorios para poder licitar são de: 8.7500 réis para o primeiro fornecimento; 3.000 réis para o segundo fornecimento; 10.000 réis para o terceiro fornecimento; os quaes serão posteriormente elevados ao definitivo de 5 0/0 da importancia total de cada arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar, os provisorios na thesouraria dos mesmos caminhos de ferro, e os definitivos na Caixa Geral dos Depositos, á ordem d'esta direcção.

As condições dos concursos 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, 13 de dezembro de 1893.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Arrematação da venda de agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações durante o anno de 1894

No dia 28 do corrente, 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 arrematação da venda de agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações abaixo indicadas, segundo as condições patentes nas mesmas estações:

Braco-Prata—Olivaes—Sacavem—Povoa—Alverca—Alhandra—Villa Franca—Carregado—Azambuja—Reguengo—Sant'Anna—Valle-Figueira—Matto-Miranda—Torres Novas—Payalvo—Chão-Maçãs—Caxarias—Albergaria—Vermoil—Pombal—Soure—Formoselha—Taveiro—Coimbra B—Coimbra—Souzellas—Mealhada—Oliveira-Bairro—Quintans—Estarreja—Ovar—Esmoriz—Espinho—Granja—Valladares—Gaia—Barquinha—Tancos—Praia—Tramagal—Bemposta—Ponte-Sor—Chança—Crato—Portalegre—Assumar—Santa Eulalia—Elvas—Cunheira—Pezo—Castello-Vide—Marvão—Campolide—Bemfica—Porcalhota—Queluz—Cacem—Sabugo—Mafra—Malveira—Pero Negro—Dois-Portos—Runa—Ramalhal—Outeiro—Bombarral—São-Mamede—Obidos—Bouro—São-Martinho—Cella—Vallado—Martingança—Marinha—Monte Real—Monte-Redondo—Guia—Louriçal—Telhada—Verride—Alcantara T—Alcantara M—Junqueira—Belem—Pedrouços—Algés—Dafundo—Cruz-Quebrada—Caxias—Paço d'Arcos—Oeiras—Carcavellos—Paredé—Estoril—Cascaes—Alferrarede—Alvega—Belver—Barca-Amieira—Fratel—Rodam—Sarnadas—Alcains—Lardoza—Castello-Novo—Alpedrinha—Valle-Prazeres—Penamacôr—Alcaide—Fundão—Tortozendo—Caria—Belmonte—Benepera—Sabugal.

Ficam prevenidos os licitantes de que:

1.º E' absolutamente prohibida a venda de quaesquer outros generos que não sejam os acima designados.

2.º Quando o concessionario pretender fazer venda em mesas ou bancas, deverá sollicitar-o, ficando sujeito ás condições que lhe forem impostas pelo respectivo serviço d'esta companhia, tanto em relação ao local, como pelo que respeita ao arranjo, forma, dimensões e qualidade das bancas ou mesas e mais utensilios.

3.º As pessoas encarregadas da venda d'agua, café, refrescos, fructas e doces, deverão apresentar-se em perfeito estado d'aceio, sob pena de lhe ser recusada a entrada na estação.

As propostas deverão estipular claramente o preço fixo pelo qual convenha aos proponentes arrematar a concessão desde 1.º de janeiro até 31 de dezembro de 1894, considerando-se nullas e de nenhum effeito as que se apresentarem fóra d'estas condições ou forem recebidas depois do dia e hora acima indicados.

Lisboa, 7 de dezembro de 1893.

#### Fornecimento de eixos

No dia 12 de janeiro de 1894, 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 100 eixos montados e 200 eixos simples para rodas de carruagens e wagons.

As condições e desenhos 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, 11 de dezembro de 1893.

#### Arrematação de bufetes

No dia 27 do corrente, pelas 12 horas da manhã, em Lisboa, na estação de Santa Apolonia, secretaria da exploração, perante o sr. engenheiro chefe da exploração, serão recebidas e abertas propostas para a arrematação dos bufetes das estações de Cintra, Leiria, Portalegre, Castello Branco e Covilhã, os quaes serão adjudicados pelo praso de um anno, a contar de 1 de janeiro de 1894.

As propostas devem ser remetidas em carta fechada, com a seguinte inscripção: Proposta para o bufete de...

As clausulas e condições do contracto acham-se patentes em Lisboa, estação de Santa Apolonia, na Secretaria da Exploração e nas estações de Cintra, Leiria, Portalegre, Castello Branco e Covilhã.

A companhia reserva-se o direito de não conceder os bufetes a nenhum dos licitantes, se acaso lhe não convierem os preços offerecidos por elles.

Lisboa, 12 de dezembro de 1893.

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

#### Fornecimento de 36 tubos de ferro e 4 ditos de cobre

No dia 18 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 36 tubos de ferro e 4 ditos de cobre.

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 6.7300 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 1 do corrente mez, 36 tubos de ferro e 4 ditos de cobre, 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, 1 de dezembro de 1893.

### AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

#### MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

**Antuerpia.**—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.  
**Berlim.**—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 Bacalhoeiros.  
**Lisboa.**—Edwards Brothers—Rua dos Fanqueiros, 30.  
**Lisboa.**—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.  
**Lisboa.**—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões—Rua do Jardim do Regedor, 35.  
**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 100, 2.º  
**Lisboa.**—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 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.—49, 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 et Compagnie—Messageries des Grand Express Européens.

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO



# AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

N. B. — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE

**LISBOA** **Grand Hotel International** — Rua do Principe, junto a Estação Central. — Etablissement de premier ordre — tout le luxe et confort — 200 chambres et salons.

**LISBOA** **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>er</sup> ordre — Propr. Victor Sasseti.

**LISBOA** **Hotel Durand** — Rua das Flores, 71 — 1.<sup>a</sup> 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 por dia.

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

**LISBOA** **Hotel Alliance** — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para familias — Diaria 1\$200 a 4\$500 rs.

**LISBOA** **Hotel Avenida** — Maison de 1.<sup>er</sup> ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 53 — Propr. João da Matta, 1.<sup>er</sup> cuisinier du Portugal.

**LISBOA** **London Hotel** — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 40 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1\$000 rs. 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.<sup>er</sup> ordre — au centre de la ville — Propr. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

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

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

**CASCAES** **Hotel Central** — De 1.<sup>er</sup> ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

**CASCAES** **Hotel do Globo** — Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cozinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

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

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

**BUSSACO** **Hotel Restaurant da Matta** — Service de 1.<sup>er</sup> ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. — Propr. Paul Bergamin.

**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club** — Magnificas accommodações, accio inexcussivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Propr. A. de S. Romão.

**PORTO** **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem — Propr. 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** — Accio, mesa abundante e variada, vinho à discreção. Diaria 1\$200 a 2\$000 rs. — 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 réception. Bains. Journaux.

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

**PORTO** **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propr. Lopez Munhós.

**PORTO** **Grande Hotel America Central** — Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos. Accio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diários.

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

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

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

**VIGO** **Hotel Continental** — Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos, etc. Preços 1\$200 a 1\$600 rs. por dia. — Propr. João José de Sousa.

**SEVILHA** **Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — Propr. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação. Calle Gallegos, 19, Sierpes 93. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-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** — Propr. Cristóbal Gambero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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





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.

**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.<sup>a</sup> 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-

## Materiaes de construcção

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

### Madeiras

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

### Material de ferro, zinco e chumbo

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

### FOGÕES PARA SALAS

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

### Material ceramico

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

### MATERIAL PARA ESTUQUE,

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

### Materiaes diversos

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

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

35 — RUA DO CAES DO TOJO — 35

Telegrammas a LINO — LISBOA

## DYNAMITE GOMMA

1\$100 reis o kilo

## Fabrica na Trafaria

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

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

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

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



# VIUVA SERZEDELLO

## DEPOSITO DE DROGAS

Productos chimicos e pharmaceuticos  
VENDA POR GROSSO E A RETALHO  
SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24  
LISBOA

### FABRICA

DE

## H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depósitos: em Lisboa

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

### PRODUCTOS

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

# M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa

## CONSTRUÇÕES EM TODO O GENERO

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

LISBOA

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

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

Rua dos Capellistas, 90, 2.º



MARCA  
registrada  
L&L  
em Portugal



MARCA  
registrada  
L&L  
em Portugal



Tubos de  
todos os diametros,  
comprimentos e  
espessuras



Tubos pretos,  
galvanizados,  
esmalçados,  
pintados, etc., etc.



Birmingham, Londres, Liverpool e Manchester. FABRICAS: Albion Tube Works, Birmingham e Coombs-Wood Tube Works, Haleowen.

Fabricantes de todas as classes de tubos de ferro forjado e aço e accessorios para os mesmos.

Tubos para caldeiras fixas, locomotivas e maritimas, para sondas, postes, etc., para pressão hydraulica e atmosferica, cylindros de vacuo, etc., etc.

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

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

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

Para especificações, etc., etc.

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



## 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.

**J. B. FERNANDES & C.<sup>a</sup>**

Successores de José Gregorio Fernandes

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

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja.

Zinco, chumbo, cobre, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas, garrafões, linho para cordoaria e para fiação, flôr de enxofre, enxofre em pedra e moido

**Sulfato de cobre, Cimento de Portland**

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

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

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

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

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

**AGENTES**

Em Lisboa:—**KNOWLES RAWES & C.<sup>a</sup>**—R. dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>

No Porto:—**W. G. TAIT & C.<sup>a</sup>**—Rua dos Inglezes, 23, 1.<sup>o</sup>

**VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA**

DESTINOS	A sahir em	Vapor	Nacionalidade	Agentes ou empresas em Lisboa
Madeira e Açores.....	20 dez.	Punchal	Port.	Emp. Insulana de Navegação—C. do Sodré, 84, 2. <sup>o</sup>
Lourenço Marques.....	19 »	Trojan	Inglez	Union St. Ship Company—R. d'El-Rei, 31, 1. <sup>o</sup>
Africa Oriental.....	15 »	Reichstag	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>
Gibraltar.....	15 ou 16	Gibraltar	Inglez	Pinto Basto & C. <sup>a</sup> —Caes do Sodré, 64, 1. <sup>o</sup>
Genova, Leorne e Napoles.....	19 dez.	Ceres	Holl.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>
Bordeus e Liverpool.....	17 »	Liguria	Inglez	Pinto Basto & C. <sup>a</sup> —Caes do Sodré, 64, 1. <sup>o</sup>
Southampton.....	31 »	Tamar	»	Royal Mail St. Packet Company—R. d'El-Rei 31, 1. <sup>o</sup>
Londres.....	20 »	Cadiz	»	Pinto Basto & C. <sup>a</sup> —Caes do Sodré, 64, 1. <sup>o</sup>
».....	28 »	Calderon	Hesp.	Mascarenhas & C. <sup>a</sup> —T. do Corpo Santo, 10, 1. <sup>o</sup>
» e Antuerpia.....	21 »	Lista	»	»
» » e Bremen.....	18 »	Ko'n	Allem.	Norddeutscher Lloyd—R. d'El-Rei, 31, 1. <sup>o</sup>
Liverpool.....	17 »	Oporto	Inglez	Mascarenhas & C. <sup>a</sup> —T. do Corpo Santo, 10, 1. <sup>o</sup>
».....	23 »	Lisbon	»	»
».....	30 »	Minho	»	»
Bremen.....	20 »	Diana	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>
Hamburgo.....	19 »	Santos	»	»
Rotterdam e Hamburgo.....	15 »	Admiral	»	»
Port-Said, Suez, Adem, Bombay, Singapura, Manilla, Hong-Kong, Macao....	24 ou 26	Buenos Ayres	Hesp.	Nicolas de Goyri—R. do Alecrim, 20-A.
Victoria, Pernambuco, Bahia, Rio e Santos	15 »	Paranaguá	Franc.	F. Garay & C. <sup>a</sup> —Praça do Municipio, 19, 1. <sup>o</sup>
Pernambuco, Bahia, Rio e Santos.....	23 »	Ville de Montevide.	»	»
» Maceió, Bahia, Rio e Santos	2 jan.	Corrientes	»	»
» Rio de Janeiro e Santos....	20 dez.	Itaparica	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>
Bahia, Rio de Janeiro e Santos.....	27 »	Curityba	»	»
Brazil e Rio da Prata.....	18 »	Magdalena	Inglez	Royal Mail St. Packet Company—R. d'El-Rei, 31, 1. <sup>o</sup>
Rio de Janeiro e Pacifico.....	27 »	Galicia	»	Pinto Basto & C. <sup>a</sup> —Caes do Sodré, 64, 1. <sup>o</sup>