

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO
Redactores: 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 acelerada em Portugal, por Frederico Augusto Pimentel.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Carta do Brazil, por Hippolito de Baère.
Os negócios da Companhia Real.
Regulamento do movimento nos caminhos de ferro alemães. — (Continuação).
O nosso correspondente no Brazil.
Notas de viagem — XIII — De Sevilha a Huelva.
Caminhos de ferro na Alemanha, Inglaterra e França de 1890 a 1892.
As garantias de juros das grandes companhias de caminhos de ferro franceses.
Carteira dos accionistas.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Situação dos fundos portugueses nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.
Cotações dos títulos dos caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.
Linhas portuguesas — Beira-Africa. — Loanda a Ambaca. — Caloriferos nos comboios. — Experiência de carvão.
Linhas hespanholas — Dificuldades financeiras. — Canfranc e Noguera Pallaresa. — Rafelbuñol a Sagunto.
Linhas estrangeiras — França — Inglaterra — Alemanha — Russia — Italia — Turquia.
Companhia real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa. — Relatorio. (Continuação).
Arrematações.
Casas recomendadas.
Agenda do viajante.
Anúncios.

Viação acelerada em Portugal

A Revista d'obras publicas e minas publicou o excellent relatorio enviado pelo distinto engenheiro sr. Frederico Augusto Pimentel, director dos serviços de obras publicas, ao congresso de engenharia em Chicago, sobre viação ordinaria, acelerada 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 logar, 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 construção, 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 construção 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 Cáceres.....	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 circumvalação.....	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 Povoa 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
------------	---------

Linhos de via larga exploradas e construidas pelo Estado

Do Porto a Valença.....	131,194
Ramal de Braga.....	15,164
Do Porto (Ermezin) a Barca de Alva.....	191,766
Ramal da Alfândega.....	3,916
Barreiro a Pias.....	195,968
Ramal de Setúbal.....	12,809
Ramal de Casa Branca a Extremoz.....	78,080
Beja a Faro	186,477
Somma.....	815,314

*Linhos em construcção***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^m,67 entre as bordas interiores dos carris.

A construcção dos caminhos de ferro portuguezes foi iniciada a 17 de setembro de 1853, sendo entregue à 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
Horizontais	30:640,00	11,10
Declividades inferiores a 0 ^m ,001	52:900,00	19,20
De 0 ^m ,001 a 0 ^m ,005	70:500,00	25,60
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010	62:259,00	22,05
De 0 ^m ,010 a 0 ^m ,012	13:400,00	4,90
De 0 ^m ,012 a 0 ^m ,015	35:800,00	12,30
De 0 ^m ,015	12:100,00	4,40
Total.....	277:599,00	—

A largura da plataforma em aterro é de 5^m,50, e em escavação é de 6^m,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 Caceres.

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.....	6:433,98	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
Horizontais	25:792,2	11,22
Declividades inferiores a 0 ^m ,01	27:704,4	12,10
De 0 ^m ,001 a 0 ^m ,005	68:600,0	29,97
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010	53:350,0	23,59
De 0 ^m ,010 a 0 ^m ,012	24:500,0	10,70
De 0 ^m ,012 a 0 ^m ,015	14:602,1	6,41
De 0 ^m ,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 Alfarelhos, 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 anos pela companhia real, concedendo o Estado uma subvenção ou 112:500 francos por kilómetro para a de leste, e 135:000 francos para a do norte.

Tem cinco tunneis na extensão de 1:701^m;75 e entre as numerosas obras de arte conta-se a notável ponte de Maria Pia sobre o Douro que vence com um arco que mede 160 metros de corda, 37^m,5 de flexa, estando o seu pavimento 61^m,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 três classes.

As tarifas gerais são 0,1102 francos por kilometro para a 1.^a classe, 0,0857 por kilometro para a 2.^a e 0,0613 para a 3.^a 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.^a classe, 19,44 para a 2.^a classe e 71,49 para a 3.^a classe.

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

(Continua.)

Frederico Augusto Timantel.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 10 de dezembro.

A Sociedade Franco-belga de Material acaba d'obter uma encommenda 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, aprovado os preços propostos por occasião da anterior adjudicação, para o serviço da marinha real, deverá haver nova adjudicação em 16 do corrente, comprendendo 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 encommenda 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	
<i>Totaes.....</i>			
	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 únicos que podem determinar os locaes.

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 forma os carregamentos completos para os quais 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 faz 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 chapeu 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 província, 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 tomado uma energica resolução, pediu licença de alguns dias e poe-se em campo á procura das barricas, em toda a extensão da rede belga. Foi feliz, porque achou as fugitivas n'uma estação d'un ramal proximo de Bruxellas, e em seguida apressou-se em fazel-as expedir ao destinatario, pagando as despesas supplementares, evitando d'esta forma 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 poude acontecer.

A. Urban.

Carta do Brazil

Rio de Janeiro, 28 de novembro de 1893.

O commercio e todos os negócios 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 novos apparelhos 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.^a residencia 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 encommendas 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.^os 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 Baere.

Os negócios da Companhia Real

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

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

Ao que lemos, porém, nos jornaes franceses, 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 obrigatários para lhes assegurar a sua influencia na administração da companhia.

Ora se o fim com que se queria aumentar o passivo da companhia na importante verba representada por esses títulos fosse *apenas* esse, desnecessário se tornava tal sacrifício extraordinário, visto que, pelo n.º 2 do § 1.º do artigo 10.º do decreto de 9 do mez passado, a representação dos obrigatários na administração da companhia fica perfeitamente garantida, e que pelos accordos projectados ainda essa representação foi aumentada.

Vê-se, pois, que o interesse é bem outro, e não é preciso ver muito para perceber que, sendo certo que, realizados os necessários accordos e reconstituída a companhia, entrando a sua exploração numa 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 títulos, essa 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 considerável maquia lhes seja recusada.

Percebe-se também que, tendo os obrigatários estrangeiros representação na administração da companhia como obrigatários, e outra como accionistas, por cerca de metade do numero de acções hoje existente, quanto longe iria essa influencia, acabando por certo por empregar 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 peior, sobre o nosso paiz.

Ora isto não pode ser; não deve ser; é preciso que não seja, e é preciso que *todos* se compenetrem de que a lucta de preponderâncias deve deixar lugar ao interesse commun, se é pelo interesse commun que se pretende restaurar a mais importante companhia de Portugal.

Esse interesse commun, sem afectar o do paiz em geral, tem sido perfeitamente defendido pela administração oficial, cuja continuação é boa garantia para todos.

E, já que n'este ponto tocámos, vem a propósito transcrever alguns trechos da notável carta publicada pelo digno presidente da ultima comissão administrativa.

Nessa carta, motivada por questões pessoais em que não desejamos envolver-nos, tendo por fim o sr. conde de Magalhães varrer a sua testada de imputações que ninguém 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 comissão 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 comissão começou por pagar todas as dívidas 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 importância de cerca de 100 contos, e paga com regularidade todos os que se vão vencendo; pagou a dívida 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 necessário a construção 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 método, regularidade e boa ordem em todas as repartições da companhia; restabeleceu o crédito d'ella a tal ponto, que todos os fornecedores se sujeitam hoje às condições que ella estabelece, enquanto que no começo da sua administração exigiam os pagamentos adiantados, ou a responsabilidade de algum estabelecimento bancário; e tão escassos e minguados eram os recursos da companhia, que havendo a fazer um pagamento em prazo fatal, recebendo-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'ele se haver feito uso; amortisou-se em mais de 600 contos a dívida ao Estado; os armazens ficaram largamente abastecidos, e quando a comissão foi substituída, 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 somas importantes; o tribunal arbitral, por desempate do sr. conselheiro José Luciano de Castro, julgou, pelo contrário, que elles deviam pagar á companhia vinte e tantos contos; continuámos com as obras do aterro e estabelecemos um acordo com o empreiteiro Hersent, que põe a coberto os interesses da companhia.

Pelos accordos feitos com as companhias hespanholas Grande Central, Oeste e Madrid-Cáceres-Portugal, negociados e assignados por mim na qualidade de presidente da comissão especial para esse fim nomeada, conseguimos simplificar e aclarar os multiplicados 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 comissão 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 auctorou os conselhos de administração e fiscal a fazerem os accordos, auctorou-os ao mesmo tempo a dispender até à quantia de 500:000 francos para aplinar dificuldades ou remover atritos que podessem vir a impedir a reliscação d'esses accordos.

A instâncias de mr. Closon, e em virtude de repetidos telegrammas e cartas que d'ele 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 propícios certos elementos 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, económica, activa, zelosa e honesta administração da comissão deixava antevers a completa restauração dos negócios da companhia, que assim poderia dentro de alguns anos 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 Alemanha

(Continuação do n.º 143)

Logo que dê o silvo da máquina 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 auctorização 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 diferença do preço, ou receberá a parte que lhe competir se passar a classe inferior.

Por motivo de saude ou outra causa pode a viagem ser interrompida antes de terminar, serem retiradas as bagagens etc. — addiando a continuacão da viagem para um comboio seguinte; não pode, porém, em caso algum, rehaver-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 occasião 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 poderam comprar bilhete, pagarão, além do preço usual, a quantia de 1 marco; em caso algum deverão, porém, pagar mais do dobro do bilhete.

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

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

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

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

É absolutamente prohibido deitar-se fóra das carruagens quaequer 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 abrirão as portinholas das carruagens em que houver passageiros para essa estação, e quaequer outras, quando lh'o peçam. Se nas estações intermediarias o passageiro abandonar o logar sem deixar signal algum, perde o direito ao logar.

Quando o comboio estiver para partir, a locomotiva fará tres signaes; os passageiros que ao 3.^º d'estes signaes não tiverem tomado logar, 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; pôdem, porém, continuar a viagem no comboio seguinte; igualmente pôdem viajar sem aumento 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, contudo, admittidos sem pagamento os cãesinhos que fôrem ao collo dos donos, e igualmente os cães

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

Outros cães pôdem, todavia, ser aceites mas estão sujeitos a uns certos regulamentos e tarifas.

Os pequenos volumes de bagagens que o passageiro trouxer 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 proibidas nas carruagens destinadas para passageiros, substancias perigosas, tales 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 proibido levarem na mão quaequer munições.

Expedição de bagagens.— Pôde-se aceitar como bagagem tudo do que os passageiros tenham necessidade durante a viagem, como fato, capas, malas de viagem, pequenas caixas, etc. Tambem poderão ser aceites caixas de um certo tamanho destinadas a transportar artigos dos commerciantes, e que não sirvam para as necessidades da viagem. Serão igualmente aceites 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 pôdem ser aceites nem mesmo para transporte como bagagem.

As bagagens que não estejam bem e solidamente acondicionadas pôdem 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 acceptação e respectiva expedição devem, porém, ser feitas pelos mesmos 15 minutos antes da partida de cada comboio; depois d'este prazo pôdem não ser aceites; os objectos que possam, porém, como acima se diz, ser aceites como bagagem dispensável 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, pôdem ser tambem entregues em outras estações, se a isso se não opuserem 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 for 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 retirar-a 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 possíveis de forma 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 meses. Os objectos que estejam sujeitos a corromper-se, devem ser vendidos antes que isto succeda.

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

(Continua.)

O nosso correspondente no Brazil

Os jornaes do Rio de Janeiro, e entre elles a *Gazeta de Notícias* e o *Paiç*, noticiam a chegada áquelle 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 informar o melhor do serviço dos hoteis, procurei o mais importante da cidade, a *Gran Fonda de Madrid*, para me alojar.

Já estivera uns dias, como disse, n'un hotel muito modesto, mas relativamente commodo, a *Fonda de Jesus Maria*; passára outros n'un 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 primeiríssima ordem, o edifício 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 illuminación electrica, profusamente repartida por toda a parte, dá ao edifício 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 iguaes em construcção, de tijolo, differençando-se sómente, segundo a sua importancia, em terem maior ou menor vastidão.

Assim, a de Huelva, de 1.^a classe, tem tres corpos ligados; as de 2.^a classe, um corpo central e dois accesorios; as de 3.^a classe, só o corpo central; as de 4.^a classe, não tem primeiro andar.

Por meio d'uma curva, a linha coloca-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 Aznalcazar, atravessamos a ribeira de Guadiamar sobre uma ponte de pilares de ferro e taboleiro 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 cõr alaranjada escura, que, por onde passam, tudo tingem, produzindo o aspecto mais original.

Leito do rio, margens, pedras, arvores, tudo é d'aquelle cõr vivissima, como se tudo fosse imbebido em calda de tomate.

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

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

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 vastíssimo, 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 históricos, por se ligarem os seus nomes á descoberta da América, 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 vehículos da linha de Rio Tinto, em longos comboios, que parecem uma estreita serpente, seguem ao nosso lado, posto que, naturalmente, com uma marcha menos rápida. 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 construções, por tudo absolutamente diferente 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 Alemanha, Inglaterra e França de 1890 a 1892

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

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

O aumento, durante estes tres annos, foi, pois, de 1:330 quilómetros na Alemanha; 309 quilómetros em Inglaterra e 1:537 quilómetros em França. A Alemanha tinha, em fins de 1890, 873 quilómetros de caminhos de ferro de via reduzida, abertos ao publico e 1:155 quilómetros em fins de 1892.

O capital empregado n'esta empresa, reduzido á unidade marco, para comparação, era, em fins de 1892: na Alemanha, 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 Alemanha, 406 milhões de marcos; Inglaterra, 856 milhões; França 507 milhões. O preço médio do quilómetro sae, na Alemanha, a 252:707 marcos; Inglaterra, a 506:016 marcos; França, a 319:183 marcos. Em fins de 1891; a Alemanha tinha 14:788 locomotivas,

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

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

As garantias de juros das grandes companhias de caminhos de ferro franceses

As seis grandes companhias dos caminhos de ferro de França, em virtude das convenções feitas em 1883, tem um dividendo mínimo garantido pelo Estado, e, portanto, se os lucros não forem suficientes para distribuir este dividendo, será a diferença adeantada pelo Thesouro. Só a companhia do Norte é que não recorre 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. Atinge 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 Thezouro 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 mínimo 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 dívida 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 mínimo de 38,50 frs. Para o exercicio de 1891 teve o Thezouro que pagar a esta companhia, pelo mesmo motivo, a importancia de frs. 12.478.765, e para 1890, frs. 12.823.293. Em 31 de dezembro de 1892, a dívida da companhia do Oeste elevava-se ás seguintes sommas:

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

2.ª Dívida moderna, exercícios 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 accões 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 dívida da Companhia ao Estado, para a rēde 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, reembolsáveis em dinheiro com os juros simples de 4 %.

Nomes das Companhias	Adiantamentos para 1892	Total da dívida 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 dívida antiga que deve ser reembolsada em trabalhos a efectuar pelas companhias d'Orléans e Oeste.

Carteira dos accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Faco publico que no dia 21 do corrente, pelo meio-dia, na sede d'esta companhia, à rua de Bellomonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações e amortizar, 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 negócios. Pelo contrario. A renovação dos ataques da imprensa estrangeira contra o credito do paiz, indica que recrudesceram 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 agravou, no interior os ultimos acontecimentos políticos e as suas consequencias imediatas, umas já em evidencia, outras iminentes, parecem de molde a determinar

igualmente um agravamento da crise, que ha quasi quatro annos atinge 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 dificuldades, talvez insuperaveis, hâde 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 acalmada, que inspire confiança, que de garantias de estabilidade ao existente, que facilite o regresso decidido dos capitais, até aqui arrecaidos e retrahidos, as empresas industriais e commerciaes.

Se a falta de confiança no existente está perturbando a normalidade da vida económica do paiz, não o está menos a demora na solução da crise politica do Brazil, onde o commercio e a finança se podem considerar paralysados, não vindo por isso para Portugal os suprimentos 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 oficial, elaborado pelo ilustrado 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 económica e financeira, ha apenas um ponto claro, bastante animador — o que assinala o crescente desenvolvimento commercial da nossa província de Angola. São conhecidas as estatísticas do movimento commercial até outubro e elles constatam um crescimento prodigioso da exportação, subindo a mais de 1:000 contos o rendimento das alfandegas. Nas estatísticas 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 sucede n'esta época de fim de anno, em que se prepara o encerramento das contas simplificando as existências. 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 realizaram-se algumas transacções importantes sem modificação sensivel nos seus preços. Os cheques sobre Londres regularam de 40¹³/₁₆ a 40⁷/₈, sobre Paris de 700 a 704. No mercado apareceram poucas libras e por isso as que foram apresentadas á venda obtiveram 1¹³/₁₆ e 1¹³/₁₆ 380 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 atingido no principio do mez. A dívida externa baixou de 27 a 26 %. As accões do Banco de Portugal, como as dos outros estabelecimentos bancarios, mantiveram, com pequenas oscilações os seus preços. As obrigações Loanda-Ambaca, que subiram a 56¹³/₁₆ 000 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 excellente 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
Bolsa de Lisboa :															
Inscrições assent.....	32,40	32,44	-	32,30	32,45	32,45	32,60	-	32,50	-	32,55	32,46	32,70	32,70	32,75
" coupon.....	-	-	-	31,90	32,00	32,00	32,00	-	-	-	32,40	-	-	32,25	32,30
Dívida externa.....	26 %	-	-	-	-	-	26,10	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres 3 %:	20,25	-	-	20,22	20,00	20,00	20,00	-	20,00	-	19,87	19,81	19,87	19,83	19,93
Bolsa de Paris 3 %:	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	TITULOS	1893 - DEZEMBRO - DIAS												
		2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	-
Lisboa ...	ACCÕES Comp. Real Portugueza .	-	-	-	42.500	-	-	43.000	43.000	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. ^a Real Portugueza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Nacional.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris.....	" Atravez d'Africa	55.000	56.000	-	-	-	-	-	-	56.000	56.000	-	-	-
	ACCÕES Comp. Real Portugueza ..	-	-	-	-	-	60	-	60	60	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal.	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	423	421	-
	" Norte de Espanha ...	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. ^a da Beira Alta....	71	71	-	-	71,25	71	-	-	-	-	-	-	-
Londres..	" Madrid-Caceres-Portugal.	-	120	115	116	120	120	120	-	120	123	121	-	-
	" Norte Espanha 1. ^a hypot.	273,50	280	281	284	284,50	282	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" 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 portugueses e hespanhoes

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

Linhas portuguezas

Beira-Africa.—Notícias chegadas pelo ultimo vapor, dizem que o caminho de ferro está construído 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 communicação accelerada. Desde que a linha ferrea se prolongue para além da fronteira e vá até ao interior da Machona, não será possivel 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 ingleses, que o consideram como um meio de fazer derivar para a Beira o commercio de uma grande parte do Zambeze.

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

— Prosegue se no estudo do caminho de ferro para além de Chimoio, estando ocupado 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 acesso 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 vai ser aprovado um novo projecto ou variante da 7.^a secção d'este caminho de ferro, cuja construcção já se approxima 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 Empreza 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

Difficultades 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 elas se viram obrigadas a dirigir-se ao governo, pedindo-lhe o seu auxilio e propondo-lhe diversos alvitres para poderem sahir da difícil situação em que se encontram. Os alvitres são:

1.^a—Outorgar o governo ás companhias, novas concessões de vias auxiliares e secundarias e aceitar 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.^a—Conceder a reforma da lei de 12 de novembro de 1869 relativa aos convenios das companhias com os seus credores, e,

no 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.^a—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 assunto a propor ao governo uma decisão a respeito do auxilio que se possa dar ás companhias.

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

Canfranc e Noguera Pallaresa.—Os governos frances e hespanhol nomearam uma commissão para resolver as difficultades 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 rastantes e a da construcção do Noguera Pallaresa.

Os delegados franceses 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, compromettendo-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 aceitar 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 acordo com a companhia P. L. M. estabeleceu desde 18 do mez passado um novo comboio de luxo «Méditerranée Express», entre Paris e Vintemille 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 á 1,28 da tarde, e a Vintemille ás 2,56 da tarde do dia seguinte.

A volta de Vintemille é ás segundas e quintas feiras, sendo a partida de Vintemille 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 excede a 50 pf. afim de que o transporte pelo caminho de ferro não seja mais sobre-carregado de qae o serviço postal.

Que diferença 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 aprovou um projecto d'um caminho de ferro sobre o gelo do Neva, o qual ligará a praça do Senado com o cais da academia das bellas artes.

Este projecto apresentado pela companhia finlandesa dos *bateaux mouches*, foi bastante modificado pela comissão. O serviço das comunicações 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 mês será aberto ao público o caminho de ferro de Parma a Spezia. A estação que actualmente existe, é demasiado pequena para o movimento que vai ter e por isso projecta-se construir uma outra nos arredores da Porta Vittorio Emanuele, ficando a actual servindo de estação de manobras, depósito, 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 colega, estão muito adiantados os trabalhos da construção do caminho de ferro Salonicco Monastir, esperando-se que todo o troço fique concluído no proximo anno. O túnel de cerca de 2 kilom. entre Vertekap e Vodena está perfurado e a sua inauguração oficial deve ter-se já realizado.

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

O custo da construção seria elevadíssimo em vista dos numerosos accidentes de terreno que seria necessário 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 aceites da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca diminuiu 448.600\$647 réis, bem como de certo vos não passou desapercebido que o nosso débito 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 amortização de..... 523.734\$915

O mesmo balanço mostra sobre o balanço de 30 de junho de 1892 em «Crédores» um aumento 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

o que reduz o aumento por estas duas contas a..... 22.056\$892

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

Para menos : Amortização de responsabilidades..... 448.600\$647 Dita no débito á Sociedade Constructora..... 523.734\$915

Para mais : Em «Crédores» e «Letras a pagar»..... 972.335\$562

Redução de compromissos desde 30 de junho de 1892 até hoje, 23 de outubro..... 22.056\$892

Como vistes dos esclarecimentos relativos á conta «Contracto de Construcção», foram liquidados os 20 kilómetros n.º 220 a 240, de forma que a verba de 1.366.520\$028 réis sob o título de «Linha em construção e material» representa, além do valor do material fixo a empregar, circulante e de officinas, a somma dispen-

dida nas secções em construção; 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'ele recebido sempre auxílio e sem risco para o Estado, porque tem sido sempre prestado contra caução de valores nossos, o que bem provam as amortizações feitas, pois, longe de ter aumentado o nosso débito 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 pode considerar definida, temos a intima convicção de que o será breve e favoravelmente, porque, além de ser justo, os factos teem vindo militar em nosso favor.

Ja não ha hoje quem ignore que temos 240 kilómetros 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 África, isto é, a distancia de um mês da metrópole, a falta de recursos do paiz, a insalubridade do clima, a irregularidade no trabalho devido aos obstáculos naturaes.

Por outro lado, a abertura das diversas secções tem vindo mostrar o valor e riqueza da província de Angola, tesouro 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 sentido tão duramente a falta do papel cambial do Brazil, e a este respeito seja-nos lícito transcrever as seguintes palavras escriptas pelo abalizado economista o ex.^{mo} sr. conselheiro Oliveira Martins, para o *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro :

«Por outro lado, também o desenvolvimento económico da África occidental concorre para melhorar a situação, concorrendo, como repetidamente temos indicado, para attenuar os efeitos da crise continental. A alfandega de Loanda produziu de janeiro a maio 342.153\$135 réis, o que corresponde ao rendimento anual de 821.167\$524 réis. Especialmente, desde a abertura sucessiva das secções do caminho de ferro d'Ambaca, penetrando no interior da província, os reditos d'ella teem crescido sem cessar».

Posteriormente, diz-nos o Boletim oficial da província de Angola que no semestre findo em 30 de junho rendeu a alfandega de Loanda 413.072\$235 réis, o que corresponde ao rendimento anual de 826.144\$470 réis, sendo o rendimento das quatro alfandegas d'Angola no mesmo periodo o seguinte :

Loanda	413.072\$235
Benguela	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 província de Angola.

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

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

O enorme benefício da nossa linha ferrea sera 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 esperança de Portugal e o mais opulento manancial da sua prosperidade futura.

(Continua).

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 máquina para imprimir e numerar bilhetes de caminho de ferro.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 30\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5%, da importância 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, à ordem d'esta direcção.

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

Lisboa, 1.º de dezembro de 1893.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 28 do corrente mês, 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'áço para mudança de via; 18 chapas de ferro; 1:260 metros correntes de barra de ferro em T.

Os depósitos provisórios para poder licitar são de: 8.500 réis para o primeiro fornecimento; 3.000 réis para o segundo fornecimento; 10.000 réis para o terceiro fornecimento; os quais serão posteriormente elevados ao definitivo de 5% da importância total de cada arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depósitos que terão lugar, os provisórios na tesouraria dos mesmos caminhos de ferro, e os definitivos na Caixa Geral dos Depósitos, 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 úteis, desde as 10 horas da manhã até às 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 Apolónia, 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:

Braço-Prata—Olivaes—Sacavem—Povoal—Alverca—Alhandra—Villa Franca—Carregado—Azambuja—Reguengo—Sant'Anna—Valle-Figueira—Matto-Miranda—Torres Novas—Payalvo—Chão-Maçãs—Caxarias—Albergaria—Vermoil—Pombal—Soure—Fornoselha—Taveiro—Coimbra B—Coimbra—Souzelas—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—Parede—Estoril—Cascaes—Alferrarede—Alvega—Belver—Barca-Amieira—Fratel—Rodam—Sarnadas—Alcains—Lardoza—Castello-Novo—Alpedrinha—Valle-Prazeres—Penamacor—Alcaide—Fundão—Tortozendo—Caria—Belmonte—Benespera—Sabugal.

Ficam prevenidos os licitantes de que:

1.º É absolutamente proibida a venda de quaisquer outros géneros que não sejam os acima designados.

2.º Quando o concessionário pretender fazer venda em mesas ou bancas, deverá solicitar-o, ficando sujeito às 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 utensílios.

3.º As pessoas encarregadas da venda d'água, 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 arrumar a concessão desde 1.º de janeiro até 31 de dezembro de 1894, considerando-se nullas e de nenhum efeito as que se apresentarem fora 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 comissão 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 reparição central dos armazéns, estação de Santa Apolónia, todos os dias, das 10 da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, na agência 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 Apolónia, 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 quais serão adjudicados pelo prazo de um anno, a contar de 1 de janeiro de 1894.

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

As clausulas e condições do contrato acham-se patentes em Lisboa, estação de Santa Apolónia, 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 oferecidos 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 armazéns gerais 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 establecidas 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 depósito provisório de 6.300 réis no cofre d'estes caminhos de ferro e a apresentarem no acto do concurso o respectivo documento, para poderem ser admitidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma:

“O abaixo assinado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o anuncio de 1 do corrente mês, 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 anuncio, será nulla e de nenhum efeito.

Porto, 1 de dezembro de 1893.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES

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 comissões.

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 comissões)—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 Príncipe.

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 Lavarré—Rua de S. Francisco.

Santarem.—José F. Canha.

Vienna.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grand Express Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

LISBOA **Grand Hotel International** — Rua do Príncipe, 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.^{er} ordre — Propri. Victor Sassetti.

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

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

LISBOA **Hotel Camões** — Travessa de S. Nicolau, 43 — 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.^{er} ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 53 — Propri. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.

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

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

LISBOA **Grand Hotel de l'Europe** — Maison française de 1.^{er} ordre — au centre de la ville — Propri. M. Esteves, 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.^{er} ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

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

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

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

BUSSACO **Hotel Restaurant da Matta** — Service de 1.^{er} ordre. Seul établissement situé au centre de la villa. — Propri. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club** — Magnificas accommodações, acoio inexcedivel, bom serviço, **precos modicos**, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Propri. A. de S. Romão.

PORTO **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.^{er} ordem — Propri. 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, proprietário.

PORTO **Hotel Bragança** — Aceio, mesa abundante e variada, vinho à discreção. Diaria 1\$200 a 2\$000 rs. — Table d'hôte bien servie, vin à discretion.

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

PORTO **Grande Hotel Portuense** — Batálha, 122. Serviço de 1.^{er} ordem. Proximo ao correio, theatros, etc. **Desde 1\$200 rs. por dia incluindo vinhos.** — Propri. Pedro Vasques.

PORTO **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente à Batálha). Serviço de 1.^{er} ordem, **preços moderados.** Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhós.

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

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

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

GOUVEIA **Hotel Hortas** — Paragem indispensavel aos que se dirigem à Serra da Estrela. Bom serviço. Trens e cavalos 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.** — Propri. João José de Sousa.

SEVILHA **Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — Propri. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação. Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, franez e portuguez.

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

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

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria** — Propri. Cristóbal Gamero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos apartamentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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



e caldeiras de vapor, tanto para terra como para mar, até á força de 200 cavallos, de qualquer dos systemas mais aperfeiçoados e uteis.— Motores hidráulicos, machinás 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.

Materiaes de construccão

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

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

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

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

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

35-RUA DO CAES DO TOJO-8-85

Telegrammas a LINO-LISBOA

DYNAMITE GOMMA

Fabrica na Trafaria

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

Capsulas, a caixa de 100: D. 540 réis — T. 800 réis — O. 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. da Almada, 109 e 111.

VIUVA SERZEDELLO

DEPOSITO DE DROGAS

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO

Sobre preços e formas de pagamentos

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24
LISBOA

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

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

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc. etc., e botões de caroço. Colchetas 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 GÉNERO

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

LISBOA

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

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS



Rua dos Capelistas, 90, 2.^o

MARCA registrada
L & L
em Portugal



Tubos de todos os diâmetros, comprimentos e espessuras



Tubos pretos, galvanizados, esmalcados, 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 acessórios para os mesmos.

Tubos para caldeiras fixas, locomotivas e marítimas, para sondas, postes, etc., para pressão hidráulica e atmosférica, cilindros de vácuo, etc., etc. Tubos para vinho, para injetores. Tubos especiais para fins especiais. Tubos, etc., soldados pela electricidade.

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

Escriptorio: Rue Brechaud, 57, Bruxellas

Manufactura 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.^a

Successores de José Gregorio Fernandes

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

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

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

Sulfato de cobre, Cimento de Portland

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

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

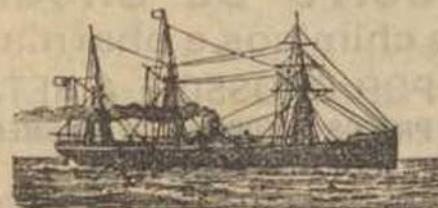
15 a 17 — Largo de S. Julião — 15 a 17

VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA

DESTINOS	A sahir em	Vapor	Nacionalidade	Agentes ou empresas em Lisboa
Madeira e Açores.....	20 dez.	Funchal	Port.	Emp. Insulana de Navegação—C. do Sodré, 84, 2. ^o
Lourenço Marques.....	19 "	Trojan	Inglez	Union St. Ship Company—R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
Africa Oriental.....	15 "	Reichstag	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. ^o
Gibraltar.....	15 ou 16	Gibraltar	Inglez	Pinto Basto & C. ^a —Caes do Sodré, 64, 1. ^o
Genova, Leorne e Napoles.....	19 dez.	Ceres	Holl.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. ^o
Bordeus e Liverpool.....	17 "	Liguria	Inglez	Pinto Basto & C. ^a —Caes do Sodré, 64, 1. ^o
Southampton.....	31 "	Tamar	"	Royal Mail St. Packet Company—R. d'El-Rei 31, 1. ^o
Londres.....	20 "	Cadiz	"	Pinto Basto & C. ^a —Caes do Sodré, 64, 1. ^o
".....	28 "	Calderon	Hesp.	Mascarenhas & C. ^a —T. do Corpo Santo, 10, 1. ^o
" e Antuerpia.....	21 "	Lista	"	"
" e Bremen.....	18 "	Kon	Allem.	Norddeutscher Lloyd—R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
Liverpool.....	17 "	Oporto	Inglez	Mascarenhas & C. ^a —T. do Corpo Santo, 10, 1. ^o
".....	23 "	Lisbon	"	"
".....	30 "	Minho	"	"
Bremen.....	20 "	Diana	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. ^o
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. ^a —Praça do Municipio, 19, 1. ^o
Pernambuco, Bahia, Rio e Santos.....	23 "	Ville de Montevid.	"	"
" Maceió, Bahia, Rio e Santos.....	2 jan.	Corrientes	"	"
" Rio de Janeiro e Santos....	20 dez.	Itaparica	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2. ^o
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. ^o
Rio de Janeiro e Pacifico.....	27 "	Galicia	"	Pinto Basto & C. ^a —Caes do Sodré, 64, 1. ^o

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Para o Brazil e Rio da Prata

O paquete TRENT a 4 de dezembro

Em 6 de dezembro o paquete TAGUS para:

Southampton

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

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

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.^a—R. dos Capelistas, 31, 1.^oNo Porto:—W. G. TAIT & C.^a—Rua dos Inglezes, 23, 1.^o