

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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

## PUBLICAÇÃO QUINZENAL

Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas ferreas portuguezas

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E DIRECÇÕES RESPECTIVAS

Proprietario-director: L. DE MENDONÇA E COSTA, Inspector Chefe da Repartição Central do Trafego nos Caminhos de Ferro Portuguezes

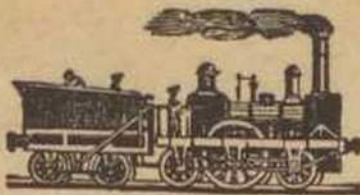
Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO, Chefe do Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Redactor em Madrid: D. JUAN DE BONA; em Bruxellas: ALB. URBAN, eng.—Correspondente no Brazil: HIPPOLYTE DE BAÉRE

### Collaboradores, os srs. engenheiros:

Conselheiro A. C. Justino Teixeira, Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.  
A. Luciano Simões de Carvalho, Chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.  
A. de Moraes Sarmento, da Direcção da Fiscalisação dos Caminhos de Ferro Portuguezes.  
A. de Vasconcellos Porto, Chefe da Construcção dos Caminhos de ferro Portuguezes.  
Augusto P. de Miranda Montenegro, Director da Fiscalisação do Governo junto da Companhia das Aguas de Lisboa.  
Conde de Gouveia, Director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.  
D. Xavier Cohen, Director da Companhia Nacional de Construcções.  
D. Euzebio Page, Senador e Director das Obras Publicas em Hespanha.  
F. Augusto Pimentel, Director dos Serviços de Obras Publicas.  
F. Ferreira do Amaral, Conselheiro d'Estado, antigo Ministro da Marinha e Ultramar e dos Estrangeiros.  
F. Perfeito de Magalhães, Chefe da Repartição de Caminhos de Ferro, do Ministerio das Obras Publicas.  
J. Candido de Moraes, da Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro.  
J. Faustino de Poças Leitão.  
J. Fernando de Souza, adjuncto da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.  
J. Pires de Souza Gomes, Inspector das Obras Publicas.  
Conselheiro J. P. Tavares Trigueiros, Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.  
M. Affonso d'Espregueira, Director Geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.  
M. Emygdio da Silva.  
P. Ignacio Lopes, Director dos estudos da nova rede de estradas municipaes e districtaes.  
P. Romano Folque, Director de construcção e estudo de Pharoas.  
Raul Mesnier de Ponsard, Constructor dos Ascensores de Lisboa, Porto, Braga, Funchal, etc.  
Umberto F. Borges de Castro.

6.<sup>o</sup> ANNO



1893

REDACÇÃO

43 — RUA DO LORETO — 43

LISBOA

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHHA

Conteúdo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 6 de março de 1888 e 13 de maio de 1885, do Ministério das Obras Publicas

## PUBLICAÇÃO QUINZENA

Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas férreas portuguesas

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E DIRECTOES RESPECTIVAS

Proprietário-director: L. DE MENDONÇA E COSTA, Inspector-Chefe da Real Fábrica Central de Tráfico nos Caminhos de Ferro Portuguezes

Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO, Chefe do Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Redactor em Matru: D. JUAN DE BONA; em Braxellas: ALE. URBAN, sup.; Correspondente no Brazil: HIPOLYTE DE BAERE

Collaboradores, os srs. engenheiros:

### ASSIGNATURAS

PORTUGAL: anno 2\$500 réis; semestre 1\$400 réis.—HESPAHHA: anno 17 pesetas

UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA E BRAZIL: anno 4\$000 fortes.—Numero avulso, sem annexos, 120

(Os numeros com annexos não se vendem avulso)

1883



6.º ANNO

LISBOA

TYPOGRAPHIA DO COMERCIO DE PORTUGAL

35 — RUA IVENS — 41

48 - RUA DO LORETO - 48

1894

LISBOA

# INDICE

DOS

## ARTIGOS E SECÇÕES DO 6.º ANNO

	PAG.		PAG.
Africa Oriental.....	279	Estação central de luz electrica na cidade do Porto (illustrado)—17, 35 e.....	65
Ainda as reduções de 50 por cento.....	276	Exposição industrial em Lisboa.....	101
Annuario de ferro carriles.....	122	Exposição (A) Industrial Portugueza.....	227
Arrematações — 12, 30, 45, 60, 79, 92, 109, 125, 141, 156, 172, 187, 204, 220, 237, 251, 269, 283, 309, 316, 331, 348, 364 e.....	370	Falta de espaço.....	228
Ascensor (O) da Graça.....	103	Fiscalisação e classificação — por Emygdio da Silva.....	33
Assembléa da Companhia Nacional.....	72	Freio de vacuo.....	357
Assembléa geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa.....	342	Garantias (As) de juro das grandes companhias de caminhos de ferro francezes.....	375
Associação de Engenheiros.....	54	Gare (A) de Saint-Lazare.....	250
Avisos de serviço — 12, 30, 60, 92, 109, 153, 172, 204, 220, 237, 251, 269, 283, 299, 316 e.....	364	Honra merecida.....	136
Banhos (Os) dos Cucos.....	202	Honrosa visita.....	264
Beira Alta Salamanca á Fronteira.....	360	<b>Horarios dos comboios</b> —9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e.....	377
Bilhetes baratos — 166, 227, 262 e.....	275	Iluminação electrica na estação central de Lisboa.....	330
<b>Boletins financeiros</b> — 8, 24, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 360 e.....	376	Imposto (O) do sello nas guias de bagagens e mercadorias.....	166
Cabo dos Açores — 156.....	261	Inauguração da linha de Alcanena—38 e.....	50
Caixas (As) de reformas e de soccorros das companhias francezas.....	71	Inauguração da ultima secção da linha da Beira Baixa (illustrado).....	145
Caminho (O) de ferro da Pennsylvania e a exposição de Chicago.....	225	Indemnisações (As) em Inglaterra.....	184
Caminho de ferro de Loanda a Ambaca.....	52	Industrias estrangeiras—344 e.....	359
Caminho (O) de ferro do Valle do Vouga—por Xavier Cordeiro.....	305	Influencia do numero dos comboios sobre a circulação dos passageiros.....	246
Caminho de ferro electrico subterraneo de Bruxellas (illustrado)—273 e.....	342	Invenção (Uma) portugueza.....	241
Caminhos de ferro extraordinarios.....	55	Leia melhor, se faz favor.....	184
Caminhos de ferro na Allemanha, Inglaterra e França de 1890 a 1892.....	374	Linha de Quelimane.....	120
Caminhos (Os) de ferro vicinaes.....	223	Limpeza de caldeiras.....	267
Canal (O) de Suez.....	215	<b>Linhas estrangeiras:</b>	
Carros (Os) electricos.....	86	Africa—75 e.....	298
<b>Cartas da Belgica</b> — por A. Urban — 2, 19, 34, 68, 83, 100, 115, 131, 163, 179, 195, 210, 225, 242, 290, 306, 322, 338, 354 e.....	370	Allemanha—59, 123, 209, 362 e.....	378
Carta da Suissa.....	213	Australia.....	123
Cartas de Lourenço Marques—por J. M. Costa—198 e.....	274	Austria-Hungria—107 e.....	123
Carta do Brazil—por Hyppolito de Barce.....	371	Belgica—59, 139 e.....	282
<b>Carteira dos accionistas</b> — 8, 43, 74, 104, 184, 200, 296, 312, 344 e.....	376	Bolivia.....	316
Casa (A) Hermann Schilling, de Madrid e Barcellona.....	209	Brazil—11, 219 e.....	283
Certificados (Os) consulares — 244 e.....	289	Congo.....	59
Collaboração.....	147	Egypto.....	123
Comboios restaurants.....	314	Estados Unidos—43, 75, 90, 130, 171, 209, 299, 315 e.....	362
Comboios tramways.....	261	França—27, 43, 107, 123, 130, 154, 170, 186, 203, 219, 235, 251, 268, 282, 298, 331, 346, 362 e.....	378
Comité consultivo de caminhos de ferro.....	310	Guatemala.....	219
Commercio Portuguez — 10, 214, 295 e.....	359	India.....	347
Commissão de caminhos de ferro.....	53	Inglaterra—11, 43, 59, 75, 90, 107, 170, 186, 236, 251, 282, 331, 347, 362 e.....	378
Commissão de caminhos de ferro da Sociedade de Geographia de Lisboa.....	103	Italia—123, 219 e.....	379
Companhia de seguros Fidelidade.....	85	Palestina.....	203
Companhia Nacional de caminhos de ferro.....	86	Peru.....	347
Companhia Portugueza Hygiene.....	215	Republica Argentina—107, 186, 203, 269, 298, 316 e.....	347
Concessões (As) de 50 por cento (Vide: Ainda as reduções, pag. 276 e Mais uma vez, pag. 294).....	257	Russia—28, 59, 91, 107, 171, 187, 203, 219, 268, 362 e.....	378
Conferencia.....	154	Suiss—28, 107, 171, 186, 219, 236, 268, 331 e.....	362
Conferencia monetaria internacional—por A. Urban—102 e.....	231	Transvaal.....	28
Congresso dos caminhos de ferro em St. Petersburgo—26, 42, 58 e.....	74	Turquia—11, 28, 171, 219 e.....	379
Contractos de transporte — 22, 38, 101, 166 e.....	190	Linhas ferreas de 2.ª ordem—por P.....	353
<b>Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro</b> — 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e.....	377	<b>Linhas hespanholas</b> —10, 27, 45, 58, 75, 90, 106, 123, 138, 154, 170, 186, 202, 218, 235, 251, 268, 282, 298, 315, 330, 346, 362 e.....	378
Desastre com o freio Westinghouse.....	108	<b>Linhas portuguezas</b> — 10, 27, 43, 58, 75, 90, 106, 122, 138, 154, 170, 186, 202, 218, 235, 250, 267, 282, 298, 314, 330, 346, 362 e.....	378
Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro—214 e.....	229	Linhas vicinaes em Portugal.....	122
Disposições sanitarias.....	138	Locomotivas (As) electricas nos Estados Unidos.....	76
Electricidade (A) e a grande velocidade (illustrado)—por A. Urban.....	49	Madrid-Caceres e Oeste da Hespanha.....	120
Elvas (De) para Caceres e Madrid.....	87	Madrid-Caceres-Portugal—87 e.....	216
Empresa (A) Industrial Portugueza (illustrado).....	81	Maior e menor cotação mensal, em 1892, dos titulos de caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes, nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.....	24
Entre as duas Americas.....	295	Mais uma vez as reduções de 50 por cento.....	294
		Material de mercadorias do typo americano para grande lotação com leito tubular, (illustrado) por Maes, Engenheiro.....	258
		Medidas sanitarias — 291 e.....	356
		Melhoramentos em Torres Vedras — 323 e.....	357
		<b>Mercado de metaes</b> — 45, 61, 76, 92, 109, 125, 141, 156, 204, 220, 237, 251, 269, 283, 299, 316, 331, 347 e.....	364

	PAG.
Nossa (A) independencia e o iberismo.....	215
Nosso (O) correspondente no Brazil.....	374
<b>Notas de viagem:</b>	
VIII — Um dia na Serra.....	5
IX — Até Salamanca — 22 e.....	39
X — Um dia em Salamanca.....	54
XI — De Salamanca a Barca d'Alva.....	84
XII — A linha do Douro.....	101
— O final d'esta serie.....	119
I — Sevilha na primavera.....	134
II — Sevilha e a sua feira.....	150
III — De Lisboa a Sevilha.....	182
IV — De Sevilha a Cadiz.....	197
V — Cadiz.....	212
VI — Utrera—La Roda—Bobadilla—Granada.....	228
VII — A formosa Granada.....	245
VIII — Ainda Granada.....	262
IX — De Granada a Malaga.....	277
X — Malaga.....	292
XI — Cordova.....	324
XII — De Cordova a Belmez e a Sevilha.....	342
XIII — De Sevilha a Huelva.....	374
Notas varias.....	109
Nova companhia dos ascensores mecanicos de Lisboa.....	71
Nova (A) estacção de Madrid-Atocha.....	266
Nova Sociedade.....	76
Novas tarifas.....	275
Novo Anno.....	1
Novos Horarios.....	170
Negocios (Os) da Companhia Real — 7, 22, 40, 56, 87, 152, 167, 184, 199, 209, 248, 295, 311, 321, 337, 360 e.....	371
Parque vaccinogenico.....	87
Patentes de invenção — 74, 139, 185, 218 e.....	266
Pergunta a philologos.....	264
Porto (O) de Lisboa.....	211
Providencias sanitarias.....	311
<b>Publicações recebidas</b> — 26, 39, 55, 103, 151, 183, 199, 234, 279, 295, 314 e.....	343
Questão (A) monetaria na Belgica.....	215
Questão (A) tramway.....	290
Real Associação Naval.....	298
<b>Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes</b> — 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e.....	377
Rectificação.....	311
Rêde (A) da França em 1892.....	87
Rêde (A) secundaria de Hespanha.....	70
Rêde (A) vicinal em Portugal—161 e.....	177
Regulamento do movimento dos caminhos de ferro na Alemanha—358 e.....	372
Relatorio da Exposição industrial do Porto em 1891-92.....	357
Relatorio do conselho d'administração da Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta.....	203
Relatorio do conselho d'administração da Companhia Real dos caminhos de ferro—11, 28, 43, 59, 91, 108, 124, 140, 154, 171 e.....	187
Relatorio da Companhia Real dos caminhos de ferro Atravez d'África—363 e.....	379
Reporter (O) e nós.....	327
Republica de Venezuela.....	202
Resumo historico dos caminhos de ferro hespanhoes.....	85
Seculo (Ao) e outros jornaes.....	151
Semana (A) de Lisboa e o jornal a «Tarde».....	323
Sementes de flores.....	140
Serviço (O) na Mancha.....	262
<b>Situação dos fundos portuguezes, nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris</b> —216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 360 e.....	376
Sociedade de exploração de caminhos de ferro hespanhoes	251
Soldagem (A) dos tubos da casa Lloyd & Lloyd (illustrado)	325
Subscrição (A) nacional e a industria portugueza.....	196
<b>Tarifas de transporte</b> —21, 37, 83, 149, 166, 180, 211, 308, 323, 342 e.....	356
Tarifas em projecto.....	243
Tarifas (As) no Parlamento.....	196
Tramway-cabo Palma-Graca (illustrado) — por R. Mesnier de Ponsard — 97, 113, 129 e.....	193
Tramway, Tramvia, Tranvia ou Tremvia, (vide Pergunta a philologos, 264, 279 e.....	326
Tratado (O) de commercio com a Hespanha — 117 e.....	295
Tunnel submarino no canal da Irlanda.....	181

	PAG.
Ultima (A) hora.....	152
Uma grande catastrophe.....	247
Vapor (O) «Marie Henriette» (illustrado).....	308
Velocidade (A) nas linhas francezas.....	294
Velocipedes (Os) nos caminhos de ferro.....	247
Viação accelerada em Portugal—por Frederico Augusto Pimentel.....	369
Viagem (Uma) gorada.....	149
Viagem a Salamanca.....	261
Viagens baratas.....	244

## Parte official

### Legislação relativa ás diferentes linhas

Beira Alta — 133 e.....	147
Beira Baixa — 69, 83, 116, 132, 133, 147, 195, 307 e.....	356
Carris de ferro do Porto.....	354
Cascaes — 20, 83, 291 e.....	355
Cintura de Lisboa.....	243
Coimbra a Arganil — 37 e.....	341
Foz-Tua a Mirandella — 69 e.....	275
Leste e Norte — 20, 69, 83, 116, 133, 147, 165, 180, 196, 291, e	356
Lisboa a Cintra e Torres — 69, 180 e.....	356
Loanda a Ambaca — 3 e.....	291
Lourenço Marques — 37 e.....	180
Minho e Douro.....	211
Mira a Cantanhede.....	210
Mormugão.....	322
Porto a Pova e Famalicão — 69 e.....	291
Porto ás Vendas de Grijó.....	164
Quelimane ao Chire.....	133
Santa-Comba a Vizeu — 69 e.....	275
Torres-Figueira-Alfarellos — 83, 166 e.....	322
Torres Novas a Alcanena — 36 e.....	227
Urbana de Lisboa — 37, 196 e.....	356
Vendas Novas a Santarem.....	37

### Legislação diversa

Organisação dos serviços do ministerio das obras publicas — 3, 20, 21 e.....	132
Reducção de preço de 50 por cento no transporte dos engenheiros, conductores etc.....	52
Sobre a situação da Companhia Real para com o Estado — 243, 339 e.....	341
Transporte de sulfato de cobre como adubo.....	243
Direito dos expedidores escolherem a via que as expedições devem seguir.....	339

## Tarifas

### Distribuidas como annexas dos seguintes numeros

Companhia Real :	NUMERO
N.º 3 bis, gr. vel.—Bilhetes por preços reduzidos.....	123
L. n.º 1, gr. vel.—Comboios tramways.....	123
Quadro de distancias da linha da Beira Baixa.....	130
L. n.º 2, gr. vel.—Bilhetes de assignatura.....	132
Serviço de banhos—Bilhetes de ida e volta.....	132
Reexpedição n.º 2—Serviço a domicilio.....	134
Camionagens da estacção central da Covilhã.....	141
N.º 7 bis, gr. vel.—Bilhetes de ida e volta.....	142
<b>Minho e Douro :</b>	
N.º 3, gr. vel.—Bilhetes por preços reduzidos.....	130
P. n.º 9, gr. vel.—Passageiros, bagagens e caes.....	131

## Brindes e outros annexos

O caminho de ferro da Pennsylvania e a exposição de Chicago—formoso livro de 128 pag. ornado de mappas, gravuras, etc.....	135
Decreto n.º 6—Organisação dos serviços nas direcções dos caminhos de ferro explorados pelo Estado.....	125
Decreto n.º 7—Organisação dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro.....	127
Horarios de carteira—127, 132, 134 e.....	137

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO—Conde Barão, 91—LISBOA

## SUMMARIO

Novo anno.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte official.—Ministerio das Obras Publicas. Organisação dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro.

Notas de viagem. — VIII — Um dia na Serra.

Os negocios da companhia real.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.

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

Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Horario dos comboios.

Commercio portuguez.

Linhas portuguezas. — Lourenço Marques — Bilhetes de excursão—Pungue—Com-

boios tramways —Fusão de companhias—Boira Baixa—Loanda a Ambaca—Companhia Nacional.

Linhas hespanhoas. — Bobadilla a Algeciras — Alcantarilla a Lorca — Oeste de Hespanha — Estação de Atocha — Nova linha — Martorell a Igualada — Zaragoza ao Mediterraneo — Dividendo ás acções — Arrematação.

Linhas estrangeiras. — Inglaterra — Brazil — Turquia.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. Continuação do relatorio.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Agenda do viajante.

Mercado de metaes.

Agencias de transportes recommendadas.

Annuncios.

## NOVO ANNO

ENCETA hoje esta *Gazeta* o seu 6.º volume; e o nosso dever, primeiro que todos, é, felicitando os leitores pela entrada do novo anno, agradecer-lhes o seu valioso auxilio durante as epochas passadas, mercê do qual esta folha tem conseguido prosperar e radicar mais cada dia as suas garantias de existencia. Ao trabalho insano a que nos damos sempre, para melhorar este jornal temos encontrado a mais lisonjeira compensação no auxilio do publico, das instancias officiaes, das direcções de todas os linhas ferreas, dos industriaes e commerciantes do paiz e estrangeiro, de todos de quem tem dependido a obtenção dos elementos necessarios para conseguirmos poder pôr hoje a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de Portugal a par das principaes publicações similares estrangeiras.

Não esqueçamos tambem o valioso concurso dos nossos collaboradores, sem o auxilio e o conselho dos quaes não conseguiriamos o nosso fim, nem os nossos collegas da imprensa portugueza e estrangeira que, durante o anno findo, tantas provas de consideração nos déram.

Ao encetar um novo anno temos o prazer de poder annunciar aos nosos leitores a satisfação de um nosso antigo desejo:

**Um mappa das linhas ferreas portuguezas** será em breve dado como **brinde aos srs. assignantes.**

Esse mappa tem, sobre todas, a vantagem de ser officialmente conferido no traçado das differentes linhas. Era esta a difficuldade mais saliente para conseguirmos dar este *brinde*; vencida como hoje está, contamos no proximo mez de março começar a *distribuição, que será inteiramente gratuita para os nossos subscriptores.*

Tambem, desde este numero, entre outros melhoramentos, damos uma nova secção que se tornará bastante util.

Referimo-nos ao *horario dos comboios* que vae na pag. 9.

Desde o principio da nossa publicação que somos rogados por varios leitores para publicar horarios.

Sempre fugimos a isso; — porque não é costume, em publicações d'este genero, publicar horarios, dos quaes ha publicações especiaes; — porque nos occupavam enorme espaço, de que necessitamos para assumptos de interesse mais da indole d'esta folha.

Hoje, porém, que todos os jornaes diarios, que não pertencem á especialidade, publicam um extracto dos horarios de algumas linhas, cedemos ás rasoaveis exigencias dos nossos assignantes, começando a dar em todos os numeros — e no menor espaço a que podemos reduzil-o — um **horario das partidas e chegadas**, com as vantagens de indicar *todos* os comboios de *todas* as linhas (de via larga); de se poder garantir a sua *exactidão*, visto que será sempre conferido cada 15 dias; de servir para *horario de carteira*, para o que o daremos em separado, e em papel melhor, sempre que haja alteração importante nas horas.

Assim, a preço de um pequeno espaço, conseguimos dar mais um esclarecimento interessante aos nosos leitores.

Por esta fórma provamos que não se descursa aqui no cumprimento do que consideramos um dever—trabalhar para progredir.

A REDACÇÃO.

## A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 25 de dezembro de 1892.

A Companhia do Grande Central Belga annuncia que as tarifas directas applicaveis aos transportes de mercadorias entre as localidades servidas pelo Grande Central Belga de um lado, pela França, Hollanda, Allemanha, Suissa, Italia, Austria-Hungria e Russia, do outro lado, vão soffrer importantes modificações, a partir do 1.º de janeiro proximo.

A *Coelnische Zeitung* mantém a sua informação, que eu reproduzi na minha ultima correspondencia, relativa á compra, por parte do Estado Neerlandez, do troço do Liègeois-Limbourgeois que se estende no territorio hollandez. Esta noticia, diz aquelle jornal, foi acolhida na Belgica com incredulidade, porque a administração do caminho de ferro é belga, e porque o governo belga não deu a conhecer, até o presente, as suas intenções com respeito a um resgate eventual. Mas uma parte da rede está na Hollanda; a linha de Liège a Eindhoven passa a fronteira nas proximidades de Achel.

A concessão da exploração foi outhorgada em 9 de abril de 1864 e o artigo 57 da acta de concessão prevê perfeitamente a compra, pelo governo neerlandez, da parte comprehendida no seu territorio.

Já anteriormente o governo belga havia feito ante- ver o resgate das duas partes da linha. O *Liègeois-Limbourgeois*, que é explorado pela Sociedade da Exploração dos caminhos de ferro do Estado Neerlandez, exige todos os annos consideraveis sacrificios pecunia- rios, e espera-se reduzir estes ultimos, submettendo a linha á fiscalisação do governo.

As condições d'este resgate foram fixadas, em 25 de novembro ultimo, entre o Estado neerlandez e a *Maatschappij tot Exploitatie van Staats-spoorwegen*.

Annuncia-se que um syndicato, representado pelo Banco de Bruxellas e pela *Banque Liègeoise*, fez um adeantamento de um milhão de francos á Companhia dos caminhos de ferro de Sapucahy (Brazil) contra deposito de obrigações (*débentures*) emittidas em 1889 por MM. Morton, Rose et C.º O syndicato enviará ao Brazil um engenheiro com a missão de examinar o estado da rede da companhia, e fornecerá a esta, se o relatorio do engenheiro fôr favoravel, os fundos neces- sarios para completar a sua rede e explorar todas as linhas de que tem a concessão.

Foi o sr. visconde de Sapucahy, presidente da com- panhia, que levou a bom fim as negociações com os estabelecimentos financeiros.

Escrevem-me de Liège, com data de 12 de dezem- bro:

«A União das *charbonnages* reuniu esta tarde. Discu- tiu-se uma questão muito importante. As nossas *char- bonnages* preocupam-se vivamente com as modificações que diferentes companhias de caminhos de ferro, e principalmente o Este Francez, tencionam introduzir nas tarifas de transporte para o Este da França.

«As associações das *charbonnages* do paiz serão dentro em pouco recebidas pelo ministro dos caminhos de fer- ro, para discutirem as modificações.»

Sob o titulo: «90 kilometros por hora», lê-se em um jornal allemão:

«O pessoal da linha Main-Neckarbahn, de Frankfor-

te, ensaiou fazer com as suas locomotivas o trajecto de 90 kilometros, mas sem resultado. O pessoal de Heidelberg conseguiu percorrer em 78 minutos, por meio de uma pesada locomotiva belga, a distancia de Heidelberg a Homburg, isto é, 90 kilometros em 60 minutos.

«O comboio compunha-se de 9 wagons, nos quaes tinham tomado logar os representantes do ministerio, a direcção do caminho de ferro, os directores e os con- ductores das officinas, bem como os constructores da locomotiva.»

O movimento do porto de Antuerpia foi muito activo no mez que findou, como os leitores se poderão convencer pelos algarismos comparados que seguem:

	Numero de navios entrados durante o mez	Tonelagem dos navios
Novembro de 1892 .....	358	381:440
» » 1891 .....	360	370:321
» » 1890 .....	371	389:141
Outubro » 1892 .....	317	327:422

Vê-se que os resultados d'este anno são apenas infe- riores em tonelagem ás entradas de novembro de 1890, e superiores ás de novembro do anno passado, sendo muito superiores ás de outubro do exercicio corrente. Este effeito foi principalmente produzido pela suspen- são successiva das quarentenas decretadas por occasião da epidemia choleric.

As sahidas d'este anno foram, em novembro, de 353 navios, contra 320 em 1891, e 391 em 1890.

A *Revue Industrielle de Charleroi* annunciou que se estava formando uma sociedade de navegação fluvial no Este da França. D'outro lado sou informado que se projecta em Liège crear uma sociedade de rebocadores a vapor. Em ambas as partes trata-se de melhorar as condições dos transportes pela via aquatica. Per- gunto a mim mesmo porquê os promotores das duas sociedades não as fundem n'uma só? Uma d'ellas forne- ceria os navios, e a outra os rebocadores; assim se completariam.

Queixam-se nas bacias de Charleroi e de Liège que não ha bastantes navios que façam as expedições de combustivel para o Este da França e para a Alsacia- Lorena. E necessario, portanto, construil-os, e tal seria o objecto da primeira sociedade; mas não ha menos queixas sobre a lentidão da navegação na Meuse. A segunda sociedade teria a missão de remediar este in- conveniente. O accordo entre os organisadores das duas sociedades estabelecer-se-ia tanto mais facilmente, ao que me parece, quanto ellas teem o mesmo interesse e que estão inspiradas pelo mesmo movel, a saber: melhorar as condições de transporte pela via aquatica entre as bacias industriaes de Liège e os territorios de França, cortados pelas correntes d'agua do Leste.

Annuncia-se que algumas *charbonnages* do Borinage começam a augmentar os salarios.

Na sociedade d'Horun e Wasmès, nos *Buissons* e nos *Vanneaux*, os operarios acabam de ser augmenta- dos em 40 centimos por dia.

Em 5 de dezembro foi assignado o contracto defini- tivo entre a cidade de Bruxellas e a *India Rubber Com- pany*, para a installação d'uma officina de electricidade,

em conformidade com a resolução votada pelo conselho communal, no mez de agosto.

Segundo os termos do contracto, a exploração deve começar, o mais tardar, d'ali a dez mezes, ou seja em 5 de outubro de 1893, com a condição, porém, que a cidade entregue á companhia, dentro do prazo de dois mezes, os terrenos, sobre os quaes a officina deve ser construída. Já se tomaram as medidas necessarias para que o armazem de decorações seja definitivamente transferido para o seu novo local na *chaussée d'Anvers*, no fim de janeiro.

A *morgue* e o deposito mortuario tem de ser transferidos. Será impossivel acabar a sua nova installação para 5 de fevereiro, mas o Collegio occupa-se na escolha de um local para onde estes serviços serão provisoriamente transferidos.

O Conselho geral, na sua reunião de 8 de dezembro de tarde, decidiu, por unanimidade dos seus membros, proceder á venda, por meio de emissão publica, das acções liberadas da Sociedade anonyma da Exposição Universal d'Antuerpia no anno de 1894.

O prospecto da emissão, bem como uma circular do Conselho geral ao publico, apparecerão hoje.

Em uma reunião, celebrada em 8 de dezembro, os promotores da exposição de Bruxellas decidiram manter o seu projecto.

As instrucções dadas aos delegados allemães, na conferencia monetaria de Bruxellas, estabelecem que elles não devem adherir a propostas que tendam a restringir a autonomia da Allemanha no dominio da amoedação.

Os delegados estão encarregados de declarar que a Allemanha está satisfeita com o seu systema monetario, e não tem razão alguma para o modificar, visto estar averiguado que de todas as grandes potencias é a Allemanha a que se acha em melhor situação.

De resto, isto resulta plenamente das declarações feitas em 12 de dezembro, no *Reichstag*, pelo chanceler v. Caprivi, em resposta a uma interpellação que lhe foi dirigida sobre este assumpto.

A. Urban.

Parte official

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR

DIRECÇÃO GERAL DO ULTRAMAR

3.ª Repartição — Caminhos de ferro

Caminho de ferro de Loanda a Ambaca

Mappa da receita e despeza no 3.º trimestre de 1892

Receita

Designações	Kilometros explorados	Numero de passageiros	Peso	Importancia
Grande velocidade {	220	Passageiros ..	15:332	12:236\$680
		Bagagens e recovagens ..	-	1:899\$950
		Diversas ..	-	829\$390
Mercadorias ..	-	-	2.159:886	7:609\$220
	220	15:332	2.159:886	22:575\$240

Despeza

Conservação (via e obras).....	19:072\$375
Tracção (locomotivas, pessoal, combustivel).....	19:865\$610
Material circulante (limpeza e reparações).....	-
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.)...	33:685\$226
	<u>72:623\$211</u>

Resumo

Receita.....	22:575\$240
Despeza.....	72:623\$211
Deficit .....	<u>50:047\$971</u>

Secretaria d'estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, em 12 de dezembro de 1892. — O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho*.

Ministerio das Obras Publicas

Secretaria geral

Organização dos serviços do Ministerio das Obras Publicas, commercio e industria e dos quadros do pessoal que os desempenha

CAPITULO VII

Organização dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro e do respectivo pessoal

O projecto de organização dos serviços da fiscalisação de caminhos de ferro, explorados por companhias ou empresas, tem em vista satisfazer com o minimo despendio para o estado as exigencias dos diferentes serviços fiscaes, reduzindo o pessoal dos quadros existentes ao estrictamente necessario e remodelando alguns d'estes serviços de accordo com os principios que a pratica tem demonstrado deverem adoptar-se, a fim de tornar mais completa e efficaz a acção do pessoal encarregado da fiscalisação.

São estes serviços distribuidos por duas direcções, como o estavam, com a sede em Lisboa.

São supprimidas n'esta organização as differentes repartições comprehendidas nas direcções fiscaes, substituindo-as em cada direcção por uma unica secretaria onde se exercem os serviços centraes e dando-se ás divisões dos serviços o pessoal indispensavel para os respectivos trabalhos de gabinete e expediente.

Nos serviços a cargo das divisões de via e obras e de material e tracção adopta-se, com poucas alterações, o que a este respeito se acha prescripto nos regulamentos em vigor, augmentando-se de alguns kilometros o limite maximo das circumscrições; suprimem-se os logares de fiscaes principaes de telegraphos, pharos, pesos e balanças, ficando, com vantagem, as funcções desempenhadas por estes funcionarios a cargo do pessoal das circumscrições de via e obras na parte relativa ás linhas telegraphicas propriamente ditas, e do das divisões do movimento e trafego em tudo o que diz respeito aos serviços fiscalisados por aquelles funcionarios dentro do recinto das estações.

Pelo presente projecto de organização são supprimidos os logares de adjuntos das divisões do movimento e trafego, devendo os engenheiros chefes d'estes serviços ser coadjuvados pelas seguintes categorias de empregados: inspectores do movimento, inspectores do trafego, chefes de circumscrição e fiscaes de 1.ª e 2.ª classe do movimento e trafego.

As funcções exercidas pelos inspectores do movimento e do trafego correspondem em parte ás dos chefes da 1.ª e 2.ª secções dos serviços internos das divisões do movimento e trafego, logares que por esta organização são supprimidos.

Aos chefes das circumscrições do movimento e trafego compete exercer as funcções a cargo dos fiscaes principaes, e coadjuvar, dentro dos limites das suas respectivas circumscrições, os inspectores do movimento nas suas visitas ás linhas e os inspectores do trafego no exame da escripturação das estações.

Não é apenas nas estações extremas e de entroncamento que a acção fiscal se deve exercer permanentemente; ha outras estações cuja importancia requer a inspecção diaria e continua de todos os seus serviços, e onde portanto se devem igualmente estabelecer postos fiscaes. A organização actualmente em vigor dispõe que do serviço de cada posto seja encarregado apenas um fiscal do movimento e trafego, o que sem duvida é inexequível se se attender á permanencia e importancia d'esse serviço, tornando-se indispensavel o contar-se, pelo menos, com dois d'estes empregados para cada posto e com tres para os de excepcional importancia.

A pratica dos serviços fiscaes levou igualmente a alterar a base, até hoje adoptada, na fixação do numero de empregados subalternos das circumscrições do movimento e trafego, que era calculado em funcção do maior ou menor numero de comboios de passageiros em circulação nas differentes linhas, mostrando tam-

bem que é muito pouco eficaz a acção fiscal exercida pelo acompanhamento permanente dos comboios.

Durante a marcha a fiscalização dos serviços da tracção acha-se a cargo do pessoal da divisão encarregada especialmente d'esses serviços, e nem mesmo os empregados do movimento possuem os conhecimentos necessários para poderem proceder a essa inspecção. Enquanto ao exame do modo como são cumpridas as disposições regulamentares, relativas à protecção dos comboios, pelos guardas de vias e passagens de nível, e pelo pessoal de conservação, acha-se essa fiscalização igualmente a cargo do pessoal das divisões de via e obras e de tracção, que, devendo ordinariamente viajar nas machinas, melhor póde proceder a esse exame, do que o pessoal do movimento; acrescentando além d'isso que esta fiscalização, para ser eficaz, não carece de ser permanente.

Durante as paragens dos comboios nas estações secundárias os empregados que os acompanham pouca ou nenhuma fiscalização podem exercer nos serviços do movimento d'essas estações, vista a pequena demora d'essas paragens; e nas estações de maior importancia a sua acção é dispensavel, attendendo a que n'essas estações se devem estabelecer postos permanentes.

A pratica tem igualmente demonstrado, que os agentes fiscaes, que acompanham os comboios, pouco ou nenhum serviço prestam quando durante a marcha tem logar alguma occorrença extraordinaria. Não se effectuando este acompanhamento, nem por isso a acção da fiscalização deixará de eficazmente se fazer sentir, visto os empregados dos serviços internos e externos dos postos, e dos troços de via e obras, mais proximos, serem obrigados a seguir immediatamente para o local onde se tenha dado essa occorrença.

O acompanhamento permanente dos comboios é, portanto, pouco eficaz, se não desnecessario, e a esse acompanhamento sacrificia a organização actualmente em vigor a inspecção dos serviços das estações, comprehendidas entre os postos, serviços que hoje não são fiscalizados, visto os empregados que acompanham os comboios os não poderem fiscalisar durante as curtas paragens n'aquellas estações.

Segundo esta ordem de idéas, estabelece-se que, em cada posto, além do pessoal para o seu serviço interno, haja o numero indispensavel de empregados para a fiscalização dos serviços das estações intermédias e para o acompanhamento dos comboios que por motivos especiaes superiormente forem indicados. O numero d'estes empregados é dependente da importancia d'aquellas estações, parecendo, porém, bastante dever calcular-se em média dois fiscaes para o serviço de doze estações.

Além da fiscalização e policia de todos os serviços indicados, serão estes funcionarios igualmente encarregados de examinar nas estações se é feita com exactidão e regularidade a applicação das tarifas.

Os logares de fiscaes de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, que se encontram na organização em vigor, são englobados por este projecto de decreto em duas unicas classes ou categorias de empregados: fiscaes de 1.ª e de 2.ª classe do movimento e trafego. A cargo dos primeiros fica especialmente a direcção dos postos permanente hoje encarregados aos fiscaes do movimento e trafego, sendo os fiscaes de 2.ª classe incumbidos de coadjuvar os de 1.ª nos serviços internos d'estes postos, de fiscalisar as estações intermédias e de acompanhar eventualmente os comboios.

Supprime-se a classe de fiscaes do movimento e trafego, encarregando os actuaes empregados d'esta categoria da direcção dos postos e garantindo-lhes os vencimentos que hoje recebem. Supprimem-se igualmente os logares de agentes fiscaes de 3.ª classe, por desnecessarios, visto as funcções que exercem serem completamente iguaes ás que ficam a cargo dos fiscaes de 2.ª classe.

Com a actual organização dos serviços do movimento e trafego não seria possivel collocar na situação de disponibilidade, sem quebra das disposições d'aquella organização, os addidos ás classes de fiscaes e agentes fiscaes.

Todo este pessoal se acha hoje em serviço effectivo, apenas com as folgas indispensaveis, succedendo até por vezes, em dias de serviços especiaes e extraordinarios, seguirem alguns trens de passageiros sem serem acompanhados, ou ter de se desgarnecer alguns postos para se empregar o seu pessoal n'aquelle serviço.

A organização em vigor dispõe que em cada posto permanente haja apenas um fiscal para desempenhar os serviços d'esse posto, o que é inexequivel, vista a permanencia, multiplicidade e importancia d'esses serviços; actualmente acham-se empregados n'esses postos, não só todos os fiscaes, incluindo os addidos, mas igualmente alguns agentes fiscaes de 1.ª classe.

Por outro lado, adoptando a organização, actualmente em vigor, por base para a determinação do numero de agentes fiscaes do movimento e trafego o numero de comboios de passageiros, que circulam diariamente nas differentes linhas, basta que seja augmentado o numero d'esses trens para que o pessoal, calculado n'uma dada epocha, e até mesmo nos differentes periodos de cada anno, se torne insufficiente passado pouco tempo. Além d'isso, quando se organisaram os quadros do pessoal administrativo dos

serviços externos das direcções fiscaes, parece ter-se tido em vista o reduzir, tanto quanto possivel, o numero de empregados effectivos, e não só se não previu a hypothese de um augmento na circulação dos comboios, como parece ter-se adoptado para base da fixação d'esses quadros o movimento das linhas na epocha em que esse movimento se acha reduzido ao seu minimo.

São estas as causas principaes que fazem com que o numero pessoal do movimento e trafego, de que actualmente dispõem as direcções fiscaes, se ache na sua totalidade empregado no serviço effectivo, sem que, contudo, ainda assim, se possa estender a sua inspecção aos serviços das estações, a não ser n'aquellas em que se acham estabelecidos os postos permanentes.

Pelo presente projecto de organização, satisfaz-se completamente ás exigencias do serviço, podendo dispensar-se não só um numero de empregados igual ao dos actuaes addidos ás classes dos fiscaes e agentes fiscaes do movimento e trafego, como igualmente alguns dos que os quadros actualmente incluem na effectividade.

Pelo mappa n.º 1, annexo a este relatório, e no qual se encontra feita a comparação entre o pessoal effectivo das direcções fiscaes de accordo com o presente projecto de organização e com a organização actualmente em vigor, se vê que no serviço de via e obras é necessario augmentar-se com mais nove o numero de fiscaes effectivos, o que foi devido a ter-se, quando se fixaram os quadros da organização de 21 de fevereiro, reduzido demasiadamente o pessoal effectivo de via e obras, contando-se, sem duvida, com os addidos, que por aquella organização deviam continuar a fazer serviço. Estes nove agentes fiscaes são tirados dos actuaes addidos.

Comparando-se a importancia total dos vencimentos do pessoal administrativo dos quadros da organização em vigor com a relativa ao pessoal comprehendido no presente projecto de organização, calculo que se acha feito no mappa n.º 1, vê-se que a favor d'este ultimo ha uma economia mensal de 754.000 réis ou de 9.048.000 réis por anno, não incluindo o pessoal addido aos differentes serviços.

Não é, porém, aquella a despeza realmente feita hoje com o pessoal administrativo d'estas direcções. A essa importancia será necessario adicionar o vencimento do pessoal addido, que actualmente se acha ao serviço effectivo e que em vista da organização proposta póde ser collocado na disponibilidade.

Este pessoal addido, suppondo preenchidas as vacaturas que se teem dado até agora no pessoal effectivo, é o seguinte, com os vencimentos mensaes abaixo designados:

#### No serviço interno

2 Chefes do expediente:		
1 .....	45.000	
1 .....	35.000	80.000
1 Pagador .....		30.000
1 Encarregado de pagamentos (gratificação e folhas) .....		19.500
2 Amanuenses de 1.ª classe, a 30.000 réis .....		60.000
5 Continuos, a 18.000 réis .....		90.000
3 Serventes, a 15.000 réis .....		45.000

#### Nos serviços externos

4 Fiscaes principaes, a 45.000 réis .....	180.000
2 Fiscaes do movimento e trafego, a 40.000 réis .....	80.000
47 Agentes fiscaes de 1.ª classe, a 27.000 réis .....	1.269.000
11 Agentes fiscaes de 2.ª classe, a 22.500 réis .....	247.500
49 Agentes fiscaes de 3.ª classe, a 19.500 réis .....	955.500
que sommam .....	3.056.500

e representam a despeza annual de 36.678.000 réis.

Esta verba sommada com a economia demonstrada pelo mappa junto na importancia de 9.048.000 réis dá a economia de réis 45.726.000, que deve resultar d'esta organização proposta quando entre no periodo definitivo.

A economia de 36.678.000 réis não é já realisavel na sua totalidade, pois que o pessoal addido, por bem entendida equidade e attenção pelos direitos adquiridos, passa a ter vencimentos variaveis segundo o respectivo tempo de serviço, vencimentos que oscilam entre 70 e 50 por cento dos actuaes.

Além da economia indicada, accresce ainda pela presente organização a que resulta de passar a fazer-se a fiscalização nas estações intermédias, em vez de se effectuar como hoje nos comboios em percurso. Com effeito, actualmente o abono de 2 réis por kilometro feito a cada um dos agentes fiscaes do movimento representa em média a quantia de 3.806 réis mensaes. Se multiplicarmos esta verba por 202, que tal é o numero actual d'aquelles agentes fiscaes nas duas direcções, obter-se-ha a quantia de réis 768.812, que representa a despeza mensal actualmente feita com os abonos kilometricos.

Pelo presente projecto de organização só vencerão percursos



32 fiscaes, que tantos serão os empregados nos serviços das estações comprehendidas entre os postos permanentes. Suppondo que estes empregados fazem percursos iguaes aos da organização em vigor, e devem ser sem duvida menores, vê-se que a importancia total d'este abono representará, quando muito, a quantia de 121\$792 réis, havendo portanto uma economia mensal a favor da

organização projectada de 647\$020 réis, ou de 7:764\$240 réis por anno.

Conclue-se, portanto, que a comparação das despezas com os vencimentos actuaes do pessoal administrativo e os da organização proposta no seu periodo definitivo representa uma economia effectiva superior a 53:000\$000 réis.

MAPPA N.º 1

Mappa comparativo dos quadros organicos do pessoal administrativo e effectivo das direcções fiscaes de caminhos de ferro, segundo a organização de 21 de fevereiro de 1891 e segundo o actual projecto de organização.

Categorias	Pessoal effectivo					Categorias	Pessoal effectivo								
	Organização de 21 de fevereiro de 1891		Organização proposta				Organização de 21 de fevereiro de 1891		Organização proposta						
	Quantidade	Ven-cimento	Importancia	Quantidade	Ven-cimento		Importancia	Quantidade	Ven-cimento	Importancia	Quantidade	Ven-cimento	Importancia		
Serviço central	Chefes de repartição (chefes do expediente).....	2	57\$000	114\$000	2	55\$000	110\$000	Transporte.....	-	-	4:428\$000	-	-	3:638\$000	
	Encarregados de pagamentos (pagadores).....	2	-	-	2	-	-	Chefes da 1.ª secção (adjuntos conductores de obras publicas).....	2	-	-	2	-	-	
	Amanuenses (apontadores - amanuenses) de 1.ª classe.	2	36\$000	72\$000	2	36\$000	72\$000	Fiscaes principaes de telegraphos, pharoes, pesos e balanças, incluindo os chefes de 2.ª secção.....	4	45\$000	180\$000	0	0	0	
	Amanuenses (apontadores - amanuenses) de 2.ª classe.	4	30\$000	120\$000	2	30\$000	60\$000	Agentes fiscaes (fiscaes) de 1.ª classe.	12	27\$000	324\$000	15	27\$000	405\$000	
	Continuos.....	2	18\$000	36\$000	2	18\$000	36\$000	Agentes fiscaes (fiscaes) de 2.ª classe.	17	22\$500	382\$500	23	22\$500	517\$500	
	Serventes.....	2	15\$000	30\$000	4	15\$000	60\$000	Amanuenses (apontado- res - ama- nuenses).....	2	30\$000	60\$000	2	30\$000	60\$000	
	Chefes da 1.ª secção (inspectores do trafego).....	2	57\$000	114\$000	2	57\$000	114\$000	res - ama- 2.ª cl. nuenses).....	2	25\$000	50\$000	2	25\$000	50\$000	
	Chefes da 2.ª secção.	2	45\$000	90\$000	0	0	-	Serventes.....	2	15\$000	30\$000	2	15\$000	30\$000	
	Fiscaes principaes de exploração (chefes de circumscripção do movimento e trafego).....	7	45\$000	315\$000	7	45\$000	315\$000	Conductores artifices (chefes de zona de tracção).....	6	40\$000	240\$000	6	40\$000	240\$000	
	Fiscaes do movimento e trafego.....	18	40\$000	720\$000	0	0	0	Machinistas fiscaes..	6	30\$000	180\$000	7	30\$000	210\$000	
Serviço do movimento e trafego	Agentes fiscaes de 1.ª cl. (fiscaes de 1.ª)	22	27\$000	594\$000	42	27\$000	1:134\$000	Amanuenses (apontadores - amanuenses) de 1.ª classe.	2	30\$000	60\$000	2	30\$000	60\$000	
	Agentes fiscaes de 2.ª cl. (fiscaes de 2.ª)	37	22\$500	832\$500	62	22\$500	1:395\$000	Serventes.....	2	15\$000	30\$000	2	15\$000	30\$000	
	Agentes fiscaes de 3.ª classe.....	59	19\$500	1:150\$500	0	0	0	Medicos.....	2	30\$000	60\$000	1	30\$000	30\$000	
	Amanuenses (apontadores - amanuenses) de 1.ª cl.....	2	30\$000	60\$000	2	36\$000	72\$000								
	Amanuenses (apontadores - amanuenses) de 2.ª cl.....	2	25\$000	50\$000	2	30\$000	60\$000								
	Serventes.....	2	15\$000	30\$000	4	15\$000	60\$000								
	Somma e segue.....	-	-	4:428\$000	-	-	3:638\$000								

Notas de viagem

VIII

Um dia na Serra

A figura que empregamos dando ao esfriamento a propriedade de fazer perder o enthusiasmo, a vivacidade, o interesse por qualquer coisa, em situação alguma se justifica melhor do que na que phantasiar no final da minha nota anterior improvisando um baile em pleno valle do Conde.

Por mais animada que esteja a *soirée*, por mais espirotuosos que sejam os cavalheiros e mais galantes as damas, não ha calor de enthusiasmo que resista ao abaixamento de temperatura, quando se está a mais de 1:500 metros de altitude, desabrigado em meio de uma montanha.

Por isso, nove horas dadas, eu estou a ver os ani-

mados valsistas opinando pelo doce recolhimento da cama, que não será absolutamente commoda, mas que muito agrada a quem fez o melhor de cinco leguas a cavallo desde as quatro horas da manhã.

As camas formam-se com as colchas e mantas que se levaram, ou sob a barraca de campanha, se os viajantes a teem, ou sob as enormes pedras que constituem no valle do Conde albergues naturaes, onde pôde abrigar-se meio cento de pessoas, bem á vontade.

Os conductores do gado e os guias da serra combinam entre si uma escala para que dois velem, enquanto os outros dormem; aquelles embrulham-se em mantas, carregam a espingarda e eil-os de sentinella, nos cuidados da qual se pôde contar.

Que os excursionistas lhe dêem um copo de aguardente é o que aconselhamos — elles não o pedirão se não lh'o offerecerem, e talvez não o acceitem senão á força de insistencias.

Porque — e esta é uma nota que não devo esquecer aqui — a gente da serra é em geral sobria de comida e bebida.

Para exemplo citarei que o almocreve que me acompanhou de Gouveia tinha paladar delicado, a ponto de não comer bacalhau nem chouriço, porque, explicou elle, eram comidas muitas salgadas e porque (pasmem!) tinha nojo, por lhe terem assegurado que não era comida preparada com aceio!...

O pastor de Manteigas que me guiou no restante da excursão, esse não bebia vinho; explicando que uma só vez o bebera e lhe fizera mal, tivera uma questão, e aborrecera a bebida. Vão pelo preço por que m'as venderam, mas o facto é que um e outro pouco comeram, apesar de andarem todo o dia, e de se deitar fóra comida que sobejava.

Feito o somno reparador de umas boas 6 horas, até as 3 1/2 da manhã, ás quatro deve estar tudo a pé, ou antes, já a cavallo, as camas e outros objectos enfardados, e vamos a caminho.

Se a caravana quer visitar a Serra mais rapidamente convém mandar retirar as cavalgadas da bagagem; se quer deter-se um pouco mais, deixemos tudo como está que ali voltaremos á tarde para descansar.

Do valle do Conde os guias indicarão o caminho que naturalmente se offerece pelo curral do Martins, lagôa do Paxão, para o Cantaro Gordo e para o Magro.

São estes dois enormes promontorios perpendiculares ao curso do Zezere, que no segundo d'elles tem a sua primeira nascente.

Imponentes morros, o segundo mais estreito, mais alto que o primeiro, tem no seu pincaro uma pyramide geodesica á cota de 1:926 metros.

A ascensão é difficilima; só a pé se pôde fazer, e confessemos que chegado o viajante lá acima, só encontra compensação aos seus trabalhos na subida e aos perigos que corre na descida, na gloria de ter ido lá, na coragem que provou ter.

Porque é preciso muito arrojo, temeridade mesmo, para tal, e rarissimo será o que, tendo ido lá uma vez, tenha desejo de voltar.

Especialmente a descida é pasmosamente perigosa; o declive é de mais de 50 por cento; o piso insustentavel; a cada passo sentem-se resvalar as pedras soltas que cobrem as escarpas por onde vamos, e desgraçado d'aquelle que olhar para o caminho que ellas levam, porque em breves momentos as seguirá na voragem.

Para que o meu leitor não se arrisque inutilmente, estupidamente, a uma morte terrivel, peço-lhe que não suba ali.

De longe vê o mesmo, ou melhor, porque o Cantaro é mais imponente a certa distancia, que de perto.

Ainda para dar uma ideia exacta do perigo, referirei que as cabras que, por vezes, fugindo dos pastores, ali sobem, quasi invariavelmente descem feitas pedaços ao valle do Zezere.

Vistos os Cantaros, tomemos para sudoeste, e, subindo ingrimes ladeiras, podemos ir ao ponto mais alto da Serra, á pyramide, a 1:995 metros.

Pouco horizonte se descobre, apesar da grande altura, para fóra da Serra, porque esta encobre tudo com a extensão do seu planalto guarnecido de altas penhas.

D'ahi, orientando para noroeste, entraremos no sitio onde acampou em 1881 a expedição scientifica á Serra.

D'esse ponto, ou seguindo o planalto até o meridiano 1°30' para ahi descer directamente para norte, ou costeando a vertente da montanha em busca de mais suave descida, vamos á lagôa Escura, a lendaria lagôa, que, segundo é credence da gente serrana, tem communicação com o mar (!)

Dois motivos alimentam esta crença, á qual se tem referido quantos tem escripto a respeito da lagôa: o facto das aguas da lagôa se alterarem coincidentemente com as tempestades oceanicas, e o terem sido vistas, boiando nas aguas, algumas taboas de embarcação.

Sobre este ponto grande é o pesar que tenho de ter perdido uma quadra que o meu guia me recitou ao fallar da lagôa, e que alludia á appareção de *taboas de mar* n'aquellas aguas. Com que prazer eu daria mais este elemento ao meu amigo Marrecas Ferreira, que, no seu relatorio de secção ethnographica da expedição á Serra, tantos outros e tão curiosos apresenta n'esse genero.

Não cabe n'estas *notas* o estudo das origens d'esta lenda, sobre a qual se tem escripto volumes. Para mim é ponto averiguado que ella não passa de pura invenção da phantasia popular, porque não concebo como se pretenda explicar que, tendo a lagôa communicação com o oceano, as aguas se conservem ahi a 1:620 metros acima do nivel d'aquelle.

Tambem o povo affirma que nunca ninguem se atreveu a banhar-se n'aquellas aguas, e agora já se sabe que um pastor, que por ali anda no verão, as atravessa a nado mais de uma vez cada dia.

Da lagôa Escura caminharemos para a Comprida, e digo *caminhamos*, porque o trajecto só a pé se pôde fazer.

Esta lagôa é a mais extensa de todas, cerca de 1 kilometro de comprimento tem ella, recebendo as aguas de diversas torrentes, e reunindo-as a formar a ribeira d'Alva.

Merece vêr-se esta lagôa, que nos recorda aquelles bellos lagos da Escocia, menos no isolamento e aridez que a circumda.

Retrocedamos, porque não convém avançar, visto que o nosso caminho é para nordeste, e vamos montar nos cavallos que nos esperam no contraforte do Canariz, para irmos vêr de passagem (porque nenhum interesse tem) as lagôas Secca e Redonda, tornando de novo ao valle do Conde, para ir pernoitar de novo onde ficámos, se queremos visitar no dia seguinte as Penhas Douradas, grandiosos fraguados que o sol poente illumina, dando-lhes a côr de ouro, e de onde se disfructa um bello panorama sobre o valle de Manteigas.

Mas se o leitor, como eu, quer regressar, tomemos — guia á frente — o caminho do observatorio, contando com duas horas de caminho.

Ao tomar, porém, o cavallo, uma surpresa se me deparou. O animal relinchava e escouceava livremente, rédea partida, pela encosta, enquanto o guia, visivelmente atrapalhado, se benzia mais do que tratava de o alcançar.

Contou-me então, titubeante e acobardado, que, durante o meu passeio ás lagôas, um lobo ali passára e fôra em meu seguimento.

Verdade seja que ao subir as ingrimes vertentes, que formam a bacia da lagôa Escura, eu sentira um certo ruido, que soppuz ser o do cavallo que o guia conduzisse para mais proximo, sendo certo que, á distancia a que elle estava e se conservou, eu não podia ouvir-lhe os passos, mas tambem esta historia do lobo não me entrou muito bem na cellula da credulidade, e ainda penso se o homem quiz fazer juz a remuneração mais generosa, ou se sonhou com as fêras.

Verdade seja que, estando o animal tão espantado como elle, tinha eu, por esse raciocinio, que concluir que tambem o cavallo sonhou...

Em todo o caso ahi fica explicado para que insisti na questão do cornetim.

E' um instrumento que tem na serra, a um tempo, duas applicações bem differentes: fazer valzar as senhoras e fugir os lobos.

Especie d'aquelle apparelho que marcava as horas... e a roupa branca.

## Os negocios da Companhia Real

Desde a publicação da nossa ultima noticia sobre este assumpto, tem continuado os trabalhos para a regularização da situação difficil d'esta Companhia.

Os representantes do *comité* de Lyon vieram a Lisboa, onde, lhes foram presentes as bases já acordadas com os *comités* de Paris e Berlim, com as quaes concordaram, prescindindo de algumas condições da proposta de Lyon, que se tornavam impraticaveis, taes como a attribuição da jurisdicção franceza para resolver as difficuldades que surgissem entre a Companhia e os seus obrigatarios estrangeiros.

Como documentos, para esclarecimento dos nossos leitores, publicaremos os seguintes:

A acta da sessão, realisada entre a commissão portugueza e os representantes dos *comités* parisiense e allemão, é a seguinte:

A commissão especial para tratar do accordo com os portadores d'obrigações reuniu no edificio da estação central da companhia, pelas tres horas da tarde do dia 10 de dezembro de 1892, estando presentes os srs. conde de S. Januario, presidente da commissão, o conselheiro Antonio Maria Pereira Carrilho, tendo o voto do sr. Manoel de Castro Guimarães, Henrique Hohenemser e Teixeira de Queiroz, membros da sobredita commissão. Assiste o sr. Kergall, representante do *comité* de Paris, de que é presidente; toma-se conhecimento de duas cartas, uma do *comité* de Paris e outra do de Berlim.

Estando de accordo todos os membros presentes assim como os dois *comités* representados com a acceitação das bases votadas pela assembléa geral extraordinaria de 31 de outubro do anno corrente, decidiu-se approvar todas as propostas geraes feitas pelos *comités* e bem assim as declarações seguintes:

1.<sup>a</sup> Nenhuma resolução definitiva concernente á missão de cada uma das commissões nomeadas pelo conselho d'administração na sua sessão de 2 de novembro ultimo será tomada sem que os credores da divida fluctuante, comprehendendo o governo, os representantes das linhas hespanholas e os dos obrigatarios, d'ella tenham conhecimento e se declarem satisfeitos e d'accordo, para que estes resultados sejam em seguida submettidos ao voto dos conselhos d'administração e fiscal.

2.<sup>a</sup> Os membros estrangeiros do conselho d'administração constituirão uma delegação do mesmo conselho em Paris, a qual será consultada sobre todos os assumptos financeiros da companhia, assim como sobre os que representarem para elles novas responsabilidades.

a) Em caso de desaccordo entre o *comité* de Paris e o conselho d'administração em Lisboa, a decisão sobre a qual esse desaccordo se manifestar será remettida a uma outra sessão pedindo-se a todos os membros ausentes os seus votos com as formalidades estipuladas nos paragraphos 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> do artigo 15.<sup>o</sup> dos estatutos actuaes;

b) Para que a resolução que fôr definitivamente tomada possa tornar-se executoria, será necessario que seja adoptada pelas tres quartas partes dos votos expressos pelos membros do conselho, comtanto que estas tres quartas partes representem a maioria do numero total dos membros do conselho.

3.<sup>a</sup> No caso em que a companhia entre na posse das acções em litigio com Gerson e Vivante, assim como nas que se encontram em poder de Brown Shipley & Comp.<sup>a</sup>, como caução do emprestimo do Banco Luzitano, todas estas acções serão annulladas. Mas se em logar d'estes titulos, a companhia vier a receber qualquer somma, esta será exclusivamente applicada ao pagamento dos juros e amortisação das obrigações, nas condições votadas pela assembléa geral.

De tudo o que fica dito se redigiu este protocollo, ao qual vão ser juntas as cartas dos *comités* de Paris e Berlim, como peças que d'elle fazem parte integrante, para que tudo seja apresentado aos conselhos d'administração e fiscal.

Lisboa, 10 de dezembro de 1892.

Assignando este documento, e julgando que a sua redacção

não estava sufficientemente clara relativamente ás attribuições do *comité* de Paris, o sr. Kergall fez seguir a sua assignatura da reserva seguinte:

Ficando entendido que o artigo 2 (in fine) significa que o *comité* de Paris deverá ser consultado sobre as questões da administração geral.

A commissão reunida segunda vez acceitou esta reserva e redigiu o seguinte annexo:

A commissão especial para tratar do accordo com os portadores d'obrigações, achando-se reunida hoje, 13 de dezembro, para explicar a declaração acompanhando a assignatura do sr. Kergall, presidente do *comité* de Paris, no protocollo de 10 de dezembro corrente, está d'accordo, por unanimidade, que as palavras: «questão d'administração geral» significam: affixação dos quadros, vencimentos e nomeação do pessoal superior da companhia, a modificação das tarifas geraes, emfim todas e quaesquer questões que tenham um character nitidamente geral.

Fica, portanto, bem entendido que esta declaração faz parte do dito protocollo de 10 de dezembro corrente.—Conde de S. Januario, Antonio M. P. Carrilho, Manoel de Castro Guimarães, H. Hohenemser, Kergall.

As propostas geraes, a que este documento se refere no segundo periodo, constavam de seis artigos, em cinco dos quaes havia o accordo dos tres *comités* e um em que o de Lyon votava por separado.

Essas propostas eram como segue:

1.<sup>o</sup>— Até que o plano de reorganização que for adoptado de commum accordo, esteja em pleno vigor, a administração da Companhia Real fica confiada á Commissão Administrativa nomeada por decreto de 21 de abril de 1892, funcionando na plenitude das suas attribuições, e até que este plano esteja em execução, as receitas da Companhia serão divididas proporcionalmente á cifra, pela qual as differentes categorias de credores estão incriptas no balanço, sem prejuizo dos direitos de cada um, devendo a parte que diz respeito ás obrigações ser depositada n'um estabelecimento de crédito de Paris.

Nenhuma despeza fóra das de exploração poderá ser auctorizada.

2.<sup>o</sup>— O numero de acções a remetter aos obrigatarios, será fixado em 30:000. Estando a Companhia em demanda judicial para reclamar a restituição de cerca de 16:000 acções, fica entendido que estas acções serão annulladas e os tribunales ordenarem que sejam devolvidas á Companhia.

No caso d'esta restituição de titulos ser substituida por uma indemnisação em dinheiro, esta indemnisação será entregue aos obrigatarios nas mesmas condições das 30:000 acções supra.

3.<sup>o</sup>— As commissões encarregadas de promover a regularização da divida fluctuante, serão adjuntos representantes dos obrigatarios francezes, afim de que esta regularização se faça d'accordo com os *comités*.

4.<sup>o</sup>— As bases e condições do pagamento da divida fluctuante, serão concordadas antes da apresentação do accordo aos obrigatarios.

5.<sup>o</sup>— O numero d'acções, o das obrigações, a sua classificação hypothecaria, o texto das leis e decretos a pedir ao governo, assim como as modificações dos estatutos ou outras necessarias para a reorganização da Companhia, serão submettidos á approvação dos *comités*, antes da apresentação do accordo aos obrigatarios.

6.<sup>o</sup>— Será fundado em Paris um *comité* de representação dos accionistas, do qual os estatutos deverão reconhecer a existencia e os poderes.

Em substituição do artigo 6.<sup>o</sup>, o *comité* de Lyon apresentava este:

6.<sup>o</sup>— A exemplo do que se fez com a Companhia dos Caminhos de Ferro da Santa-Fé, será creada pela mesma concordata entre todos os obrigatarios que tiverem adherido a uma associação franceza, cujos estatutos serão fixados pelos *comités*.

Esta associação intervirá no convenio para estipular o seguinte:

A— Que a a Companhia Real não poderá contrahir nenum novo emprestimo nem fixar as condições sem o consentimento dos representantes da referida associação.

B— Que sem o mesmo consentimento ella não poderá emprender qualquer nova empreza, nem fazer nenhuma convenção que dê em resultado modificar a natureza ou duração das concessões, a extensão da sua rede ou as garantias de insufficiencia dos productos da exploração.

C— Que a companhia entregará todos os annos á associação dos obrigatarios a quantia de ..... para fazer face aos seus gastos d'administração.

D— Que dois dos delegados dos obrigatarios terão o direito de assistir ás deliberações do conselho de administração e ás assem-

bléas geraes dos accionistas, com voto consultivo e poder de fazer consignar as suas observações na acta.

E—Que os mesmos delegados terão igualmente o direito de tomar conhecimento das actas das sessões do conselho e das assembleas geraes, assim como da contabilidade da Companhia Real, do seu balanço, inventario e conta de ganhos e perdas, e isto sempre que o julgarem conveniente.

F—Que a Companhia Real não poderá fazer nenhuma modificação nos seus estatutos sem o consentimento dos representantes da associação dos obrigatarios.

G—Que as 30:000 acções, assim como a indemnisação de que se fallou no artigo 2.º serão entregues á associação dos obrigatarios que determinará a maneira e as condições de as repartir.

H—Far-se-ha attribuição de jurisdicção aos tribunaes competentes com séde no departamento do Sena para resolver sobre as difficuldades que possam surgir entre a Companhia Real e a associação dos obrigatarios, reconhecendo-se ao syndicato o direito de pleitear por conta dos seus adherentes.

Como se vê, á parte a clausula H, todas as demais estavam implicitamente comprehendidas nos seis artigos das bases communs. A exclusão d'essa clausula, porém, originou um atrazo de alguns dias, para se reunir, em Paris, uma assemblea, das resoluções da qual a *Agencia Havas* nos deu noticia nos seguintes termos:

«Paris, 26. — N'uma reunião de 3:000 adherentes, portadores de 168:000 obrigações da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes de Leste e Norte, foi ratificado, por unanimidade, o accordo estabelecido com a mesma Companhia Real, e auctorizada a junta dos obrigacionistas para aceitar todas as melhorias que possam ser feitas, por negociações ulteriores, no plano accordado. A mesma junta foi convidada a constituir-se legalmente em associação, encarregada de representar e defender os interesses dos obrigacionistas.»

Com respeito aos crédores portuguezes, a commissão encarregada de tratar com os respectivos representantes chegou igualmente a um accordo, o qual tambem foi approved em sessão dos conselhos d'administração e fiscal, de terça-feira, 27.

Resta, portanto, o principal crédor — o governo, ao qual a Companhia offereceu igualmente o reembolso dos seus adiantamentos em condições identicas ás dos demais crédores sobre o que as camaras terão que resolver.

Tratando d'esta proposta o *Jornal do Commercio* avançou que a verba de 500:000 francos votada na ultima assemblea, não tinha chegado para comprar consciencias a fim de se conseguir a reconstituição da companhia.

Esta affirmacção indignou em geral, sendo brilhantemente contestada pelo *Economista* nos seguintes termos:

«Não sabemos se ha quem se queira vender, ou valha a pena comprar. O que sabemos de fonte auctorizada, e portanto asseveramos, é:

1.º Que da verba auctorizada para despesas da reconstituição da Companhia Real nada se tem dispendido e que, se dispendio houver, as contas d'esse dispendio hão de ser tão claras, tão completas, tão minuciosas, tão e por tal fórma documentadas, que nenhuma duvida poderá restar da realidade da sua applicação;

2.º Que os actuaes corpos gerentes da Companhia Real não querem comprar, não precisam comprar ninguem, para que, á luz do dia, e com a mais ampla, completa e franca publicidade, os projectos de accôrdo com todos os crédores da Companhia possam ser confirmados pelos poderes publicos portuguezes, sem desdouro para ninguem.»

O sr. Conde de Magalhães, digno presidente da commissão administrativa tambem, n'uma carta áquelle jornal, declarou que:

«... nada se dispendeu, nem dispendera, que não seja em beneficio e no interesse geral da companhia, emquanto os rendimentos e haveres d'ella estiverem, como estão actualmente, confiados á administração e guarda da commissão a que tenho a honra de presidir.»

## Carteira dos Accionistas

### Companhia Real dos caminhos de ferro atravez d'Africa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de janeiro de 1893, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 4:284 e 6:048 de 450:000 réis; e aos n.ºs 11:866, 12:792, 15:864, 22:562, 28:702, 28:752, 28:982, 35:812, 41:851, 42:670, 45:214, 46:444, 48:437, 54:080 e 54:270 de 90:000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro proximo:

No Porto, na séde da companhia, rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London & Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Paris, no Banque d'Escompte de Paris.

Em Amstetdam, em casa dos srs. Westendorp & C.ª

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de dezembro de 1892. — Pela Companhia Real dos caminhos de ferro atravez d'Africa—O presidente do conselho de administração, *Carlos Lopes*.

## Boletim financeiro

Lisboa, 31 de dezembro.

Estamos a poucas horas do fim do anno, e por consequencia da liquidação economica e financeira de 1892. Não nos parece, que n'este apuramento de contas resulte a prova manifesta e concludente de que tenha melhorado a nossa situação tam gravemente comprometida depois da crise de 1890. No entretanto, apesar de continuarem pendentes de solução algumas questões que vivamente interessam á nossa economia e ás nossas finanças, deve confessar-se que se começa a notar já um certo desafogo, ainda assim relativo.

Vae abrir-se o parlamento e ali apresentará o sr. ministro da fazenda a série de medidas com que julga poder equilibrar o orçamento do estado. Parece que a base principal do seu plano é a questão tributaria, regulando convenientemente a cobrança e alargando mais a rede da tributação chamada do real d'agua. Ha tambem um novo contracto com o Banco de Portugal, de que se diz deve resultar reciproca vantagem.

O deficit orçamental 91-92 terá attingido a somma de 6:000 contos de réis e o augmento das despesas ter-se-ha elevado a 13:500 contos. Pelas estatisticas publicadas, vê-se que o movimento commercial affrouxou no tocante á importação, augmentando, não muito, a exportação. Aquelle factio resultou a diminuição das receitas aduaneiras, (cêrca de 3:000 contos) caso que preoccupou as estações officiaes.

Não foi resolvida ainda a questão das pautas. O sr. presidente do conselho assegurou a uma commissão portuense que as pautas não seriam modificadas. No entanto a commissão especial encarregada da revisão pautaltem continuado a receber reclamações e a elaborar o seu projecto de reforma, que se approxima o mais possivel, como já dissémos, do primitivo projecto do Conselho Superior das Alfandegas.

A quinzena, á parte o movimento proprio do fim do anno, não esteve grandemente animada em transacções. O papel cambial continuou em abundancia, com certa procura, que affrouxou um pouco com o apparecimento no Porto de umas letras do *English and Brazilian Bank* reconhecidas falsas. Esta natural hesitação foi, porém, desvanecida e restabelecida a normalidade das operações na especie. Os cheques regularam a 41 e 41 1/2 sobre Londres e sobre Paris de 684 a 696.

As inscrições (ass.) regularam de 32,50 a 32,80, de coupons a 32, 32,75, a divida externa a 30 e 30,50. As obrigações prediaes (4%) regularam a 71:000 réis e as de 6% a 92:000 réis. As acções dos bancos pequena alteração soffreram, vendendo-se as do Banco de Portugal a 108:000 réis. As obrigações Loanda-Ambaca tiveram uma pequena alta, ainda assim pouco sensivel, ficando a 49:000 réis. Todas as operações realisadas foram muito limitadas.

Na proxima revista de janeiro occupar-nos-hemos das medidas financeiras do governo, que tem, como todos sabem, uma importancia capital para o credito do paiz no interior e no exterior.

J. F.

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

BOLSAS	TITULOS	1892 - DEZEMBRO - DIAS													
		16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa ...	ACCÕES Comp. Real Portugueza.	-	18.000	18.500	19.000	19.000	19.000	19.000	18.500	-	18.200	-	-	-	-
	" Ascensores mechanicos..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp.ª Real Portugueza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris....	" Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18.500	-
	" Atravez d'Africa .....	-	-	-	48.000	-	-	-	-	-	49.000	49.000	-	-	-
	ACCÕES Comp. Real Portugueza ..	73	75	76	76,50	77,50	76,50	77,50	76,50	70	70	-	71	-	76
	" Madrid-Caceres-Portugal.	55	-	50,50	53	52	50	50	50	52	52	52	50	-	-
	" Norte de Hespanha ...	158	158	153,50	143	148	150	155	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza-Alicante	-	-	181	180	178	177	177	-	-	-	-	-	-	-
	" Andaluzes .....	326	327	325,50	325	325	320	315	-	-	-	-	-	-	-
Londres..	OBRIG. Comp. Real Portugueza ..	100	100	102	105	106	107,50	109	108	108	108,50	107,75	102	-	-
	" C.ª da Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal.	154,30	153,50	160	160	162,50	160	155	160	156	158	155	158	-	-
	" Norte Hespanha 1.ª hypot.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa .....	39,75	-	-	39,75	39,87	40	-	40,87	-	-	40,25	40	-	-
	" Atravez d'Africa .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd..	" Comp.ª Real 1 1/2 0/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Bruxellas..	" Atravez d'Africa .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Berlim....	" Atravez d'Africa .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1892			1891			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilometriaes	Kil.	Totaes	Kilometriaes	1892	1891	1892	1891
COMPANHIA REAL	de 10 a 16	690	52.972:000	76:771	690	56.463:000	81:830	2.674.111:000	2.786.390:910	-	112.279:910
	17 a 23	"	60.783:000	88:091	"	63.739:000	92:205	2.734.894:000	2.850.129:910	-	115.235:910
	10 a 16	334	4.692:000	14:047	334	4.906:000	14:688	257.379:000	235.159:000	22.220:000	-
	17 a 23	"	5.413:000	16:206	"	5.512:000	16:502	262.792:000	240.670:000	22.122:000	-
Sul e Sueste...	18 a 24	475	13.498:590	28:418	475	11.596:820	24:414	656.457:505	668.492:110	-	12.034:605
	25 a 1	"	13.028:125	27:427	"	12.809:575	26:967	669.485:630	681.301:685	-	11.816:055
	2 a 8	"	15.130:970	31:854	"	11.936:000	25:128	684.616:600	693.287:685	-	8.674:085
	7 a 13	353	20.503:474	58:083	353	20.021:530	56:718	715.546:095	726.700:876	-	11.154:781
Minho e Douro.	14 a 20	"	16.827:804	47:670	"	18.916:549	53:587	732.373:899	745.617:425	-	13.243:526
	21 a 27	253	16.486:789	46:704	253	15.546:375	44:040	748.860:688	761.163:800	-	12.303:112
Beira Alta.....	25 a 1	105	1.524:744	14:521	105	1.099:832	10:474	60.930:547	61.636:867	-	706:320
	2 a 8	"	1.380:807	13:150	"	1.351:202	12:868	62.311:354	62.988:069	-	676:745
	9 a 15	"	1.436:522	13:618	"	1.692:334	16:117	63.747:876	64.680:403	-	932:527
Norte de Hespanha .....	2 a 8	2803	1.510:586	Ps. 539	2803	Ps. 1.631:389	Ps. 582	Ps. 63.329:943	Ps. 69.479:262	-	-
	9 a 15	"	Ps. 1.564:508	538	"	1.747:874	628	70.894:452	71.227:837	-	-
Madrid — Zaragoza—Alicante.....	3 a 9	2672	1.139:866	427	2672	1.230:885	461	50.753:444	52.986:947	-	6.149:319
	26 a 2	894	315:597	353	894	334:962	375	13.607:116	13.452:476	154:640	2.233:503
Andaluzes .....	3 a 9	"	277:351	310	"	321:950	360	13.884:468	13.774:427	110:041	-
	3 a 9	180	41:227	229	180	49:971	278	2.481:128	2.265:788	215:340	-
Zafra a Huelva.	10 a 16	"	51:747	287	"	52:146	289	2.532:875	2.317:934	214:941	-

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios

Lisb. R. a Porto Part. 8-30 t.   Cheg. 9-15 t.	Porto a Lisb. R. Part. 2-15 t.   Cheg. 3-0 m.	Leiria a Figueira Part. 5-30 t.   Cheg. 6-25 m.	Figueira a Leiria Part. 4-45 m.   Cheg. 6-25 m.	Lisb. R. a Cascaes Part. 6-45 m.   Cheg. 8-6 m.	Cascaes a Lisb. R. Part. 8-30 m.   Cheg. 9-43 m.	Fig.ª a V. Form. Part. 4-10 m.   Cheg. 3-0 t.	V. Form. a Fig.ª Part. 9-15 m.   Cheg. 7-50 t.	Vian. a Valença Part. 7-20 m.   Cheg. 9-37 m.	Valença a Vian. Part. 6-30 t.   Cheg. 8-30 t.
Lisb. C.S. a Port. Part. 7-30 m.   Cheg. 9-0 t.	Porto a Lisb. C.S. Part. 8-45 m.   Cheg. 10-30 t.	Figueira a Alf.ª Part. 3-40 m.   Cheg. 4-25 m.	Alf.ª a Figueira Part. 4-35 m.   Cheg. 5-34 m.	Lisb. T.P. a Faro Part. 4-15 t.   Cheg. 5-29 t.	Faro a Lisb. T.P. Part. 4-30 t.   Cheg. 5-58 t.	Figueir. a Pamp. Part. 3-0 t.   Cheg. 4-35 t.	Pamp. a Figueir. Part. 6-5 m.   Cheg. 8-0 m.	Nine a Braga Part. 4-28 t.   Cheg. 5-3 t.	Braga a Nine Part. 9-19 m.   Cheg. 9-54 m.
Lisb. R. a V. Alc. Part. 7-0 t.   Cheg. 8-15 t.	V. Alc. a Lisb. R. Part. 7-50 t.   Cheg. 9-10 m.	Aveiro a Porto Part. 4-0 m.   Cheg. 6-15 m.	Porto a Aveiro Part. 4-15 t.   Cheg. 6-31 t.	Lisb. T.P. a Pias Part. 8-0 m.   Cheg. 4-55 t.	Pias a Lisb. T.P. Part. 8-10 m.   Cheg. 4-40 t.	Pamp. a Mang. Part. 6-25 t.   Cheg. 9-37 t.	Mang. a Pamp. Part. 9-40 m.   Cheg. 12-50 t.	Porto a B.ª d'Alva Part. 8-0 m.   Cheg. 3-45 t.	B.ª d'Alva a Porto Part. 10-30 m.   Cheg. 6-30 t.
Lisb. R. a Badaj. Part. 7-0 t.   Cheg. 6-14 m.	Badaj. a Lisb. R. Part. 6-30 t.   Cheg. 5-0 m.	Abrã.ª a Covilhã Part. 2-18 t.   Cheg. 12-10 m.	Covilhã a Abrã. Part. 7-50 m.   Cheg. 4-0 t.	Lisb. T.P. a Ext. Part. 8-0 m.   Cheg. 3-45 t.	Ext. a Lisb. T.P. Part. 12-10 m.   Cheg. 7-0 m.	Mang. a Guarda Part. 9-52 t.   Cheg. 12-45 m.	Guarda a Mang. Part. 6-35 m.   Cheg. 9-23 m.	Porto a Tua Part. 3-25 t.   Cheg. 5-25 t.	Tua a Porto Part. 2-25 t.   Cheg. 4-25 t.
Lisb. C.S. a Bad. Part. 7-30 m.   Cheg. 9-50 t.	Bad. a Lisb. C.S. Part. 8-45 m.   Cheg. 10-30 t.	Lisb. R. a Cintra Part. 7-0 m.   Cheg. 8-13 m.	Cintra a Lisb. R. Part. 7-30 m.   Cheg. 8-40 m.	Lisb. T.P. a Beja Part. 4-15 t.   Cheg. 7-6 t.	Beja a Lisb. T.P. Part. 6-10 m.   Cheg. 9-0 m.	Porto a Braga Part. 5-0 m.   Cheg. 8-10 m.	Braga a Porto Part. 5-50 m.   Cheg. 8-19 m.	Porto a Regoa Part. 4-40 m.   Cheg. 11-30 m.	Regoa a Porto Part. 3-28 m.   Cheg. 8-19 m.
Lisb. C.S. a Sant. Part. 11-0 m.   Cheg. 4-30 t.	Sant. a Lisb. C.S. Part. 6-45 m.   Cheg. 9-20 m.	Lisb. R. a Cintra Part. 4-30 t.   Cheg. 5-34 t.	Cintra a Lisb. R. Part. 3-0 t.   Cheg. 4-1 t.	Lisb. T.P. a Set. Part. 8-0 m.   Cheg. 10-10 m.	Set. a Lisb. T.P. Part. 8-0 m.   Cheg. 9-50 m.	Porto a Braga Part. 19-30 m.   Cheg. 12-51 t.	Braga a Porto Part. 3-24 t.   Cheg. 6-0 t.	B.ª d'Alv. a Regoa Part. 7-0 m.   Cheg. 12-46 t.	Regoa a B.ª d'Alv. Part. 1-45 t.   Cheg. 7-20 t.
Lisboa R. a Fig.ª Part. 7-0 m.   Cheg. 2-50 t.	Fig.ª a Lisboa R. Part. 3-15 t.   Cheg. 11-0 m.	Abrã.ª a Covilhã Part. 1-30 t.   Cheg. 2-35 t.	Covilhã a Abrã. Part. 8-0 t.   Cheg. 8-59 t.	P. Novo a Set. Part. 3-15 t.   Cheg. 3-42 t.	Set. a P. Novo Part. 5-0 t.   Cheg. 5-26 m.	Porto a Vianna Part. 5-0 m.   Cheg. 10-23 m.	Vianna a Porto Part. 4-50 t.   Cheg. 10-12 t.	ABREVIATURAS	
Lisb. R. a Leiria Part. 6-0 t.   Cheg. 1-0 m.	Leiria a Lisb. R. Part. 2-0 m.   Cheg. 8-40 m.	Alcant. a Cascaes Part. 8-56 m.   Cheg. 9-55 m.	Cascaes a Alcant. Part. 5-30 m.   Cheg. 6-29 m.	Beja a Faro Part. 11-10 m.   Cheg. 7-40 t.	Faro a Beja Part. 6-20 m.   Cheg. 2-30 t.	Porto a Valença Part. 8-20 m.   Cheg. 1-30 t.	Valença a Porto Part. 3-0 m.   Cheg. 8-19 m.	R. — Central do Rio.	C. S. — Caos dos Soldados.
								T. P. — Terreiro do Paço.	

## COMMERCIO PORTUGUEZ

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

VALORES EM MIL RÉIS

### Importação para consumo

	1891	1892
Animaes e seus productos.....	1.224:981	662:765
Lã e pellos.....	911:466	516:022
Seda.....	577:508	337:443
Algodão.....	1.681:690	819:954
Linho e seus congeneres.....	355:941	297:756
Madeira.....	423:092	457:723
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc..	1.925:305	1.459:929
Metaes.....	1.424:919	1.015:830
Substancias alimenticias.....	6.227:365	5.186:302
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	1.379:016	995:896
Diversas substancias e productos.....	539:247	410:855
Manufacturas diversas.....	1.491:606	587:917
Mercadorias livres de direitos.....	3.216:959	2.680:916
Taras.....	51:796	32:476
Somma.....	21.430:891	15.461:784
Ouro e prata em barra e em moeda.....	4.080:909	1.214:455
Total.....	25.511:800	16.676:239

### Exportação nacional e nacionalisada

Animaes e seus productos.....	119:332	117:555
Lã e pellos.....	97:178	107:432
Seda.....	6:752	4:524
Algodão.....	49:940	93:002
Linho e seus congeneres.....	9:780	10:085
Madeira.....	82:446	93:266
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc..	193:693	157:783
Metaes.....	104:477	90:743
Substancias alimenticias.....	6.685:351	9.052:414
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	80:043	76:546
Diversas substancias e productos.....	1.326:318	1.254:152
Manufacturas diversas.....	107:119	139:998
Mercadorias livres de direitos.....	1.172:016	1.719:895
Somma.....	10.034:445	12.917:395
Ouro e prata em barra e em moeda.....	12.426:859	6.443:021
Total.....	22.461:304	19.360:416

### Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias	Reexportação.....	3.756:965	4.062:084
	Transito.....	4.427:052	1.916:381
	Somma.....	5.184:017	5.978:465
Ouro e prata em barra e em moeda	Reexportação.....	90:000	—
	Transito.....	450:000	1.260:083
Somma.....	540:000	1.260:083	
Total.....	5.724:017	7.238:548	

## Linhas portuguezas

**Lourenço Marques.** — Segundo nos informa o nosso correspondente local, a despeza de construcção, nos primeiros seis mezes d'este anno e do anterior, foi de: em 1892, 36:550:287 réis; e em 1891, 66:861:095 réis.

— Chegou a Lisboa o sr. conselheiro Nogueira Soares, enviado extraordinario de Portugal na Suissa, que, aproveitando os tres mezes fixados pelo tribunal arbitral, constituido em Berne, antes de começar o julgamento da questão de Lourenço Marques, vem conferenciar com o governo portuguez sobre o assumpto.

**Bilhetes de excursão.** — Com estes bilhetes, creados pela tarifa de itinerarios facultativos, desde 1 de janeiro, viajaram nas linhas ferreas portuguezas 182 individuos até 31 de outubro, sendo 130 procedentes de estações da Companhia Real, 16 do Sul e Sueste, 5 do Minho e Douro, 6 da Beira Alta e 5 da Companhia Nacional. A divisão por classes foi de 71 em 1.<sup>a</sup>, 89 em

2.<sup>a</sup> e 22 em 3.<sup>a</sup>. O producto total foi de 2:530:310 réis. O percurso effectuado por estes passageiros pôde calcular-se em mais de 200:000 kilometros.

**Pungue.** — Segundo referem telegrammas da Africa oriental, já a locomotiva percorreu uma pequena parte da linha ferrea, que começou a construir-se no territorio da Companhia de Moçambique. Os trabalhos continuam com grande celeridade, e dentro de alguns mezes a parte construida permittirá encurtar já consideravelmente o tempo do trajecto entre a Beira e Macequece.

**Comboios tramways.** — Já foi submettido á approvação do governo o horario para estes comboios, que se projecta inaugurar em breves dias, logo que estejam approvados os horarios e a nova modificação feita no serviço, que tem por fim tornal-o extensivo á estação de Sacavem. Estes comboios compôr-se-hão de carruagens de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes, de piso central, e servirão as estações do Rocio, Campolide, Braço de Prata, Olivaes e Sacavem e os apeadeiros de Sete Rios, Laranjeiras, Rego, Jardim, Entre-Campos, Arieiro, Perna de Pau, Chellas, Marvilla e Cabo Ruivo. O serviço dos tramways é dividido por zonas, sendo a 1.<sup>a</sup> comprehendida de Lisboa (Rocio) ao Rego e Jardim; a 2.<sup>a</sup> do Rego, Jardim a Braço de Prata; a 3.<sup>a</sup> de Braço de Prata aos Olivaes; e a 4.<sup>a</sup> dos Olivaes a Sacavem.

**Fusão de companhias.** — A Carris de ferro e a Carril americano do Porto vão finalmente fundir-se. Nas reuniões das assembléas geraes, que se realisaram, da segunda em 19 e da primeira em 22, assim ficou resolvido, provando-se, além d'isso, da discussão entabolada, que o estado financeiro de qualquer das duas companhias é perfeitamente prospero, o que muito honra as suas direcções. Da Companhia Carris de ferro sabemos já que tem sido administrada com excepcional intelligencia pelo sr. José Ribeiro Vianna de Castro. O seu serviço, posto que não muito frequente, porque não o requer assim o movimento ordinario da cidade, é modelo de regularidade e boa ordem.

**Beira Baixa.** — Os engenheiros srs. Mattos, Montenegro e Folque, já regressaram da visita a esta linha, cuja abertura se prepara para muito breve. O sr. engenheiro Porto, chefe da construcção, tambem ali foi na sexta-feira, percorrendo já todo o novo troço da Covilhã á Guarda.

**Loanda a Ambaca.** — Foi aberto á exploração publica, no dia 25 de dezembro, o troço do caminho de ferro até Oeiras, o qual é de grande vantagem, porque approxima o caminho de ferro da rica região na producção do café.

**Companhia Nacional.** — O sr. Manuel Emygdio da Silva, administrador delegado da companhia nacional, pediu a demissão d'este cargo, para o qual foi escolhido, quando a companhia suspendeu pagamentos.

Juntamente com os seus collegas, os srs. Antonio Francisco da Costa Lima e Pedro Ignacio Lopes, o sr. Silva conseguiu reorganisar a administração da companhia e pôr em execução um plano financeiro que foi aceite por todos os crédores d'aquella sociedade.

## Linhas hespanholas

**Bobadella a Alg. ciras.** — Com a secção de Ronda a Jimena, que se inaugurou ha pouco, ficou esta linha aberta por completo á exploração. Desde o seu enlace com as linhas de Malaga e Granada, pertencente aos Andaluzes, as novas estações são as seguintes, com as respectivas distancias kilometricas:

Campillos, 14—Teba, 22—Almargem, 31—Cañete, 42—Setenil, 54—Parchite, 61—Ronda, 71—Arriate, 78—Montejaque, 86—Benaojan, 93—Jimera de Libar, 100—Cortes de la Frontera, 110—Gaucin, 120—San Pablo, 130—Jimena de la Frontera, 135—Cas-

tellar, 147—Almoraima, 156—San Roque, 163—Los Barrios, 169—Algeciras, 177.

**Alcantarilla a Lorca.**—Começou a fazer-se serviço combinado entre as estações das linhas de Murcia a Granada e as d'esta linha que são:

Lorca (Estação dos caminhos de ferro de Granada), 2 kilometros—Puerto-Lumbreras, 12—Empalme, 25—Las Norias, 32—Huercal-Overa, 43—Zurgena, 54—Almanzora, 64—Ramal de Aguilas. Pulpi, 35 kilometros—Pilar de Jaravia, 44—Aguilas, 56.

**Oeste de Hespanha.**—Aham-se completamente concluidos todos os edificios e caes da estação construída em Bejar para o caminho de ferro de Plasencia a Astorga.

**Estação de Atocha.**—Abriu no dia 20 a nova estação da Companhia dos caminhos de ferro de Madrid-Zaragoza-Alicante na Atocha, no topo do Prado, em Madrid. E' uma das mais grandiosas da Europa.

**Nova linha.**—Parece certo que se está estudando com bastante actividade a construcção d'um caminho de ferro economico, que, partindo de Pamplona, passará pelo valle de Ulzama e immedições de Santesteban indo juntar-se com a linha do Norte em Irun.

Pelos estudos feitos parece necessario ter de se construir um tunel de dois kilometros.

**Martovell a Igualada.**—Dizem de Igualada que se estão fazendo grandes preparativos para solemnizar a chegada da primeira locomotiva do Caminho de ferro de Martorell á referida cidade, o que parece ter logar no dia 29 do corrente.

**Zaragoza ao Mediterraneo.**—N'estes ultimos tempos tem corrido boatos de que a Companhia do caminho de ferro de Zaragoza ao Mediterraneo, transferira as suas linhas á de T. B. F. Estes boatos acabam de ser desmentidos pelo ex-director geral das obras publicas, sr. D. Carlos Castel, que declarou não ter a companhia pensado n'isso, e que pelo contrario, está disposta a cumprir em breve os seus compromissos.

**Dividendo ás accões.**—Segundo diz um collega, os resultados da exploração de alguns caminhos de ferro hespanhoes n'este anno, é provavel que permittam a distribuição dos seguintes dividendos ás accões: M. Z. M. 9,50 pesetas por accção, Norte 5 id., Andaluzes 20 id., Langreos a Gigon 20 id., Bilbao a Portugaleta 90 id., T. B. F. 10 id.

**Arrematação.**—Quinta feira passada celebrou-se na direcção das obras publicas a arrematação do Caminho de ferro de Segovia a Aranda. A linha custará 15 milhões e meio de pesetas, e sendo prolongada até Burgos unirá esta cidade com Madrid, passando por Segovia e tendo a extensão de 93 kilometros.

## Linhas estrangeiras

### INGLATERRA

Em consequencia da transformação da via de 6 pés no typo normal de 4 pés 8 1/2 pollegadas, a Companhia do grande caminho de ferro do Oeste viu-se forçada a construir este anno 29 novas locomotivas. O numero de locomotivas do antigo typo, que ficaram por transformar no moderno era, em julho ultimo, de 93, contra 196 que existiam nas mesmas condições nos fins de dezembro de 1891.

### BRAZIL

Pelo ministerio da agricultura vae dar-se começo aos estudos sobre o estabelecimento de duas vias ferreas no Estado de S. Paulo, uma do porto de S. Sebastião ao limite do Estado de Minas, e outra do porto de Cananea ao rio Paranapanem.

O consul da Belgica em S. Paulo fez saber que em 3 de setembro tinha sido assignado um contracto com tres engenheiros, para o estudo das mesmas linhas, para o qual está fixado um praso de sete mezes.

### TURQUIA

E' do *Boletim de Obras Publicas*, de Madrid, a seguinte noticia que este nosso collega extrahiu d'uma carta de Constantinopla lhe foi dirigida, sobre a inauguração do caminho de ferro de Jaffa a Jerusalem:

«Supremas auctoridades turcas e um iman ou sacerdote musulmano presidiram á cerimonia, sendo immolados, entre os versuculos do Alcorão e os hymnos turcos, com as tropas de grande gala, tres formosos carneiros brancos e de hastes douradas, segundo o uso do sacrificio que precede todas as festividades musulmanas. Representava o sultão um dos seus ajudantes de campo, Dje-lal-Bajá, distincção com a qual Abdul-Hamid quiz significar a importancia que dava á inauguração do primeiro caminho de ferro na Palestina. Tambem o turbante verde do sacerdote sacrificador dos carneiros, o qual antes do acto elevou as suas orações ao Altissimo, demonstrava que aquelle iman tinha já feito a peregrinação a Meca, como tantos christãos tem realisado e ainda realisam, mas mais frequentemente, a romaria aos Logares que guardam o Santo Sepulchro do Salvador. Enorme o concurso de estrangeiros, especialmente francezes e italianos.

Saindo dos jardins de Jaffa e passado um bosque de oliveiras, chega-se á estação de Lydd; vem depois Rambh, cujas cupulas e minaretes das mesquitas são substituição das antigas synagogas, e a torrente, mais phantastica que real, de Surar, descendo das primeiras montanhas da Judéa. Aqui, a antiga vegetação desapareceu, apresentando esta parte da Palestina um verdadeiro aspecto de desolação, até que em Biltil reaparecem a vinha e a oliveira.

Ao cabo de tres horas a locomotiva, que em todo o trajecto teve de repetir incessantemente os seus agudos silvos para fazer fugir da via burros e carneiros, saudou Jerusalem, da qual a estação está um pouco afastada, respeitando a Cidade Santa. Os viajantes catholicos mostravam durante a viagem alguma surpresa, ao verem convertidas em povoações arabes as israelitas da terra da promissão, porem sem poderem negar a liberdade e protecção com que os turcos, satisfeitos com a sua mesquita de Omar, que é para elles o templo de Salomão, vêem todos os cultos, christão, catholico, armenio, copto, grego, abyssinio e evangelico succedem-se no Santo Sepulchro e nos demais sanctuarios, dando exemplo d'uma tolerancia que tanto gregos como catholicos, em lucta tantas vezes, fariam bem em imitar. Descendo das carruagens, percorremos o Calvario, que não domina Jerusalem, como muitos crêem, o valle de Josafath, o cedro e os jardins de Gethsemani, onde apenas existe hoje um grupo de oliveiras. O aspecto da Cidade Santa, visto da torre de Nossa Senhora de Sion, é deslumbrante.

Muitos dos viajantes foram ao Mar Morto, ao rio Jordão e a Jericó, encontrando no escabroso caminho bandos de beduinos, occupando alguns d'elles a casa do bom Samaritano, logares que a locomotiva atravessará tambem um dia, como é de esperar, se o caminho de ferro de Jaffa a Jerusalem der bons resultados. Por fim, n'aquella noite os convidados mais distinctos assistiram a um grande banquete que a companhia franco-israelita offereceu ao representante do sultão e ao governador de Jerusalem.

Junto da estação improvisou-se uma tenda, adornada de palmeiras e o povo, sempre numeroso, rompeu em aclamações ao avistar os pachás e os sacerdotes, que occuparam uma mesa especial servida de iguarias egualmente espicias.

O governador pachá de Jerusalem iniciou os brindes em honra do sultão califa, que, ainda que sempre preocupado, não descurou a felicidade dos seus povos, auctorisou e ajudou a construcção do caminho de ferro de Jaffa, como protege os que na Syria se estabeleceram em Damasco, abrindo assim novas prespectivas de trafego, e enviando á inauguração do de Brusa, assim como á linha de Jerusalem, os seus mais altos representantes.

Diz-se que Rothschild, o celebre milionario de Londres, fez constar que, desde a entrevista que teve, ha alguns annos, com S. M. o Sultão, nunca deixou de seguir com o maior interesse todos os empreendimentos de caminhos de ferro na Asia Menor e de observar os resultados que estes tem dado ao Estado e ao paiz. Lord Rothschild mostra-se agora disposto a estudar seriamente as condições do estabelecimento da grande linha *Constantinopla-Bagdad*. Corre em Constantinopla o boato de que M. Kaulla apresentará, para o caminho de Panderma-Koniah-Eski-Chehir-Cesarea, um projecto cujas vantagens serão de tal ordem, que o governo ottomano não poderá deixar de o levar em consideração.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa geral do 1.º de outubro de 1892

### RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

(Continuado do n.º anterior)

#### CAPITULO IV

#### Caixa de Soccorros

Em vista do resultado do anno de 1891 e das circumstancias em que se encontra esta Companhia, julgamos necessario que se delibere sobre os meios de continuar os donativos que a Companhia tem feito á administração d'esta Caixa, a fim de que ella possa continuar os auxilios que tem prestado aos nossos empregados.

Na sessão ordinaria d'esta assembléa realisada em 11 de junho de 1884, foi exposto pelo Conselho de Administração que, não tendo obtido resultado algum uma representação feita ao governo contra o lançamento da contribuição industrial ao pessoal da Companhia, a Administração, para regularisar este estado de coisas, sem onerar os empregados com uma deducção correspondente á importancia do imposto, resolvera que a Caixa de Soccorros dos mesmos empregados pagasse ao governo a totalidade da dita contribuição, recebendo da Companhia um donativo equivalente á quarta parte de toda a somma disponivel, que permittisse o pagamento de um dividendo superior a 25 francos ou 47500 réis por accção.

Esta medida entrou em applicação em 1883, sendo a importancia do imposto n'essa epocha de cerca de 10:800.000 réis annuaes.

Esperava-se que esta solução fosse vantajosa para a Caixa de Soccorros, pela prosperidade da qual se nutria o maior interesse; declarando-se mesmo que se prestaria a maior auxilio áquella instituição, se os seus recursos não fossem sufficientes.

Desde então operou-se uma notavel mudança proveniente não sómente dos aggravamentos que tem soffrido esta contribuição, mas tambem do desenvolvimento que tem tomado a rêde da Companhia, cuja extensão total, de 578 kilometros passasse a 1:023, augmentando-se assim consideravelmente o numero de empregados e, por conseguinte, a importancia do imposto que incide sobre os seus vencimentos. A importancia total attinge a somma annual de 34:000.000 aproximadamente.

A conta aberta na Caixa de Soccorros em relação a este encargo, tendo sido debitada successivamente pelos subsidios annuaes da Companhia na importancia total de réis 110:407.367 figurava já em 31 de dezembro de 1891 com um saldo crêdor de réis 3:916.219, representando o excesso de encargo sobre o subsidio recebido.

Desde então, no decurso d'este anno, pagou mais a Caixa de Soccorros 552.367 réis.

Estando pendente a liquidação das contribuições relativas aos dois exercicios de 1890 a 1891, sem que a Caixa de Soccorros tivesse recursos para as attender, foi este pagamento realisado pela Companhia, mas por conta da Caixa de Soccorros, descontando-se essa importancia das sommas devidas á mesma Caixa pela Companhia.

É, portanto, necessario deliberar alguma cousa a este respeito, porque d'outra fórma a Caixa de Soccorros ver-se-ha impossibilitada de continuar os serviços que presta ao pessoal e o pagamento da contribuição industrial.

O vosso Conselho é de opinião que, emquanto durassem as circumstancias economicas actuaes, seja paga pela Companhia a contribuição industrial dos seus empregados, como o fazia a Caixa dos Soccorros.

#### PARTE SEGUNDA

Expostos como ficam na parte anterior os elementos d'apreciação da gerencia da companhia, no exercicio ultimo de 1891, taes como foram fornecidos pela Direcção Geral e sua contabilidade—gerencia fóra da nossa responsabilidade—o conselho vae, a traços largos, dar conta do modo como buscou desempenhar-se da missão, que lhe foi confiada pela assembléa geral de 16 de janeiro ultimo.

O seu primeiro cuidado foi empregar todos os meios para que os comités de portadores d'obrigações nomeassem os seus representantes n'este conselho e n'elle funcionassem. Depois de varias negociações, chegou-se a um accordo com esses representantes, aliás prevenido no artigo 23.º dos nossos estatutos, approvados por Alvará de 22 de dezembro de 1887.

Esse accordo foi tomado na sessão de 21 de março e, segundo elle, resolveu o conselho:

1.º—Que por todo o tempo do seu mandato, a expedição dos negocios correntes fosse delegada em uma commissão composta de 7 membros do Conselho, sendo 4 d'entre os que representarem os portadores d'obrigações.

2.º—As resoluções da commissão delegada carecem da maioria absoluta de votos dos seus membros, para se tornarem effectivas.

3.º—A expedição dos negocios carece da assignatura de dois membros da commissão, sendo uma de representante dos portadores d'obrigações e outra de representante dos accionistas.

4.º—Para supprir as faltas ou impedimentos de qualquer dos membros da commissão, haverá dois substitutos; os membros do Conselho, representantes dos portadores d'obrigações, nomearão um d'esses substitutos, os demais, o outro.»

A commissão delegada entrou logo em exercicio, tendo nomeado presidente o sr. Conde de Magalhães.

No mesmo dia 21, o Conselho, para evitar os males que para a Companhia resultariam da continuação das execuções que, por parte dos crêdores por divida fluctuante, sobre nós pendiam, resolveu representar ao governo, pedindo as providencias extraordinarias que precisas fossem, para sustar o andamento d'esses processos até que a Companhia podesse ter chegado a accordo com os seus crêdores, e indicando que a moratoria, pura e simples, por seis mezes bastaria para o fim proposto, ou então a declaração official de que os productos da exploração e demais recursos da Companhia, de qualquer ordem, ficassem comprehendidos, até 31 de dezembro de 1892, na disposição geral do artigo 38 do decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1864.

Esta resolução, approvada pelo nosso conselho fiscal, foi cumprida com a apresentação ao governo da seguinte representação:

«Ill.ª e Ex.ª Sr.—A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes tem a honra de communicar a V. Ex.ª que acaba de

se realizar um accordo entre os abaixo assignados, para a constituição d'uma commissão delegada administrativa escolhida no seio do Conselho, como permitem os seus estatutos, e composta de 7 membros, dos quaes 4 são escolhidos entre os administradores nomeados pelos obrigatarios, que representam tres quartas partes do capital empregado na empresa, e os restantes entre os demais membros do Conselho.

Mas esse accordo, que é muito e que representa um valioso progresso no caminho de restabelecimento do credito da Companhia, affigura-se aos abaixo assignados que necessita de ser completado por providencias extraordinarias e de momento, para evitar que quaesquer execuções colloquem alguns crêdores em circumstancias privilegiadas em relação a outros.

Não esquecem os abaixo assignados a doutrina do relatorio de 24 de fevereiro de 1875 sobre a proposta de lei que visava a preparar o complemento da legislação sobre caminhos de ferro, projecto que evidenciava as consequencias funestas e ruinosas da fallencia para essas empresas, o que a todo o custo devemos procurar evitar.

Mas de certo se removeria a possibilidade de execuções, se, por exemplo, o governo decretasse temporariamente, isto é, até ao fim do anno corrente ou pelo periodo que ao Governo approuver, que as receitas da Companhia sejam comprehendidas nas disposições do artigo 38.º do decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1865.

Os abaixo assignados tem toda a esperanza de que, n'um dado tempo, a Companhia poderá encontrar os meios necessarios de reorganisar a sua situação.

É, pois, no interesse de todos que os abaixo assignados se dirigem a V. Ex.ª pedindo a providencia supra, ou outra que a alta sabedoria de V. Ex.ª julgar mais apropriada, afim de evitar á Companhia os embaraços graves em que ella se encontrou e de que espera triumphar com a cooperação que pede ao Governo e com a boa vontade de todos os seus crêdores.

Deus guarde a V. Ex.ª—Lisboa, 1 de abril de 1892.—Ill.ª e Ex.ª Sr. Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas.

(Assignados) Conde de Burnay, presidente; Antonio Maria Pereira Carrilho, Caetano de Campos Andrade, Antonio Centeno, Barão de Merck, Conde de Magalhães, Francisco Teixeira de Queiroz, Heinrich Hohenemser, Manuel de Castro Guimarães, Manuel José Monteiro, Manuel Paes Villasbôas, Victorino Vaz, Kergall, presidente do Comité de Paris; Alfredo Mendes da Silva, secretario do conselho fiscal; Antonio Pereira de Carvalho, J. P. Diogo Patrone Junior, Manuel Joaquim Alves Diniz; Visconde d'Alemquer, Visconde de Mangualde.»

(Continúa)

### Avisos de serviço

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

**Exportação de alcool, aguardentes, licores, vinho, etc., para Hespanha**

Em consequencia da nova lei publicada em Hespanha para a importação n'aquelle paiz, e despacho dos alcools e aguardentes estrangeiros, previne-se o publico do seguinte:

1.º As remessas de alcool, aguardente, licores, genebra, cognac, etc., e vinhos de mais de 15 graus para Hespanha, seja qual for a estação de destino, só serão accites pela via Badajoz, unica alfandega da fronteira habilitada por enquanto, para este genero de despachos.

2.º Aceitam-se pela via Valencia d'Alcantara as remessas de vinho cuja força alcoolica não exceda a 15 graus.

N'este caso os expedidores deverão declarar na nota d'exportação—Vinho de... graus.

Lisboa, 20 de dezembro de 1892.

### Arrematações

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

*Compra de uma machina motriz*

Propostas até á uma hora da tarde de 3 de janeiro para o fornecimento de uma machina a vapor, fixa, da força de 45 a 50 cavallos effectivos.

Deposito provisorio de 50.000 reis, definitivo de 5 % da importancia da adjudicação.

As condições estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.



Propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobrescripto:

*Fornecimento de uma machina motriz*

dirigidas á direcção geral da companhia no edificio da estação central do Rocio.

**Compra de material**

Propostas até á uma hora da tarde de 4 de janeiro para o fornecimento do seguinte material:

Lote n.º 1, tubos de latão para caldeiras de locomotivas.—Lote n.º 2, chapas de cobre para caixas de fogo e cobre redondo.—Lote n.º 3, torneiras e manómetros.—Lote n.º 4, ferro diverso em chapas e barras.—Lote n.º 5, caldeiras para locomotivas.

Detalhe, condições e desenhos estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisorio 50,000 réis, para cada um dos lotes; definitivo 5 %.

As propostas poderão ser totaes ou parciaes para cada lote, todavia cada proposta não deverá referir-se a mais de um lote.

A Companhia reserva-se o direito de dividir os fornecimentos por mais de um adjudicatario, se isto lhe convier.

Propostas em carta fechada e lacrada, com a designação no sobrescripto: *Fornecimento do lote n.º...* dirigidas á direcção geral da companhia, no edificio da estação central do Rocio.

A Companhia reserva-se o direito de não acceitar as propostas que não lhe convierem.

**Compra de apparatus hydraulicos**

Recebem-se propostas até á uma hora da tarde de 17 de janeiro de 1893 para o fornecimento de sete pulsometros, sete caldeiras a vapor e sete caixas de condensação.

Condições estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 5 da tarde.

Deposito provisorio 50,000 réis, definitivo 5 % da importancia do fornecimento.

As propostas em carta fechada e lacrada, com a designação no sobrescripto:

*Fornecimento de apparatus hydraulicos*

dirigidas á direcção geral da companhia, no edificio da estação central do Rocio.

A Companhia reserva-se o direito de não acceitar as propostas que não lhe convierem.

**Leilão**

**de remessas retardadas**

Em 9 de janeiro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de Leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, proceder-se-ha á venda de todas as remessas com data anterior a 30 d'Outubro de 1892 bem como d'outros volumes não reclamados.

Os consignatarios das remessas poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito á Companhia, no Serviço de Trafego, estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 7 do dito mez inclusivé, das 10 ás 3 horas da tarde.

Lisboa 20 de dezembro de 1892.

**Compra de materiaes**

Recebe-se propostas até á uma hora da tarde de 11 de janeiro para o fornecimento dos materiaes como segue:

Lote n.º 1—Drogas e tintas—Lote n.º 2—Escovas e brochas—Lote n.º 3—Vidros—Lote n.º 4—Artigos d'illuminação etc.

O detalhe dos materiaes e as amostras estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do caes dos soldados das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisorio 10,000 réis, definitivo 5 %.

Propostas poderão ser totaes ou parciaes para cada lote, todavia cada proposta não deverá referir-se a mais de um lote.

A Companhia reserva-se os direitos de dividir os fornecimentos por mais de um adjudicatario se isto lhe convier, e de não acceitar.

Propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobrescripto:

*Fornecimento do lote n.º...*

dirigidas ao engenheiro chefe dos armazens na repartição de contabilidade.

Os materiaes devem ser entregues, por conta dos adjudicatarios nos armazens geraes da companhia em Santa Apollonia.

A companhia reserva-se o direito de não acceitar as propostas que não lhe convierem.

**Compra de ferro diverso**

Propostas até á uma hora da tarde de 17 de janeiro para o fornecimento de ferro em barras e em chapas.

O detalhe, condições e desenhos estão patentes na repartição central dos armazens.

Deposito provisorio de 50,000 réis, definitivo 5 %.

As propostas poderão ser parciaes.

Propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobrescripto:

*Fornecimento de ferro em barras e em chapas*

dirigidas ao engenheiro chefe dos armazens, na repartição de contabilidade dos armazens.

**Compra de drogas e tintas**

Propostas até á uma hora da tarde de 18 de janeiro.

O detalhe dos artigos a fornecer está patente na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisorio réis 10,000; definitivo 5 %.

As propostas poderão ser totaes ou parciaes.

A companhia reserva-se os direitos de dividir o fornecimento por mais de um adjudicatario ou de não acceitar as que não lhe convenham.

Propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobrescripto: *Fornecimento de drogas e tintas*, serão dirigidas ao engenheiro chefe do serviço dos armazens, na Repartição de Contabilidade.

**Compra de papel**

Propostas até á uma hora da tarde de 13 de janeiro de 1893 para o fornecimento de papeis especiaes.

O detalhe e as amostras estão patentes na Repartição Central dos Armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados das 10 h. da manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisorio de réis 10,000; definitivo 5 %.

As propostas poderão ser totaes ou parciaes para cada numero do lote.

A companhia reserva os direitos de dividir o fornecimento por mais de um adjudicatario e de não acceitar as propostas que não lhe convenham.

Propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobrescripto: *Fornecimento de papel* dirigidas ao engenheiro chefe do serviço dos armazens, na Repartição de Contabilidade, edificio da estação do Caes dos Soldados.

**Compra de materiaes**

Propostas até á uma hora da tarde de 14 de janeiro, para o fornecimento de:

Lote n.º 1, torcidas de algodão.—Lote n.º 2, artigos para estofos.—Lote n.º 3, tecidos diversos.—Lote n.º 4, telha, cal e tijolo.—Lote n.º 5, barro e tijolo refractario.—Lote n.º 6, couros.—Lote n.º 7, despojos animaes.—Lote n.º 8, baldes e barris.

Deposito provisorio, 10,000 réis; definitivo, 5 %.

As propostas poderão ser totaes ou parciaes para cada lote.

A Companhia reserva-se o direito de dividir os fornecimentos por mais de um adjudicatario, ou de não acceitar nenhuma das propostas.

As propostas, em carta fechada e lacrada, com a designação: *Concurso de 14 de janeiro—Fornecimento do lote n.º...*, dirigidas ao engenheiro-chefe dos armazens, na repartição de contabilidade em Santa Apollonia.

**Fornecimento de papel**

Propostas até 16 de janeiro, em carta fechada e lacrada, para o fornecimento de papel para escrever, de impressão e sobrescriptos.

As amostras e cadernos de encargos estão patentes na repartição de contabilidade dos armazens, em Santa Apollonia.

O concurso versará sobre os preços do papel posto nos armazens da Companhia em Santa Apollonia.

O deposito provisorio para cada proposta será de 100,000 rs.

As propostas serão dirigidas ao engenheiro-chefe dos armazens na repartição de contabilidade, em Santa Apollonia.

**Compra de maçoquinha**

Propostas até 24 de janeiro, para o fornecimento de 10:000 kilos de maçoquinha branca, e 5:000 kilos da de côr.

O fornecimento começará em 15 de fevereiro e findará em 15 de junho, em quantidades mensaes de 5:000 kilos, em 15 de fevereiro, 15 de abril e 15 de junho.

O deposito provisorio será de 100,000 réis.

As propostas, acompanhadas das respectivas amostras, serão dirigidas, em carta fechada e lacrada, ao engenheiro-chefe dos armazens na repartição de contabilidade, em Santa Apollonia.

# 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 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 réis por dia.
- LISBOA Grand Hotel Central** — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.
- LISBOA Hotel Alliance** — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para familias — Diaria 1\$200 a 4\$500 réis.
- LISBOA Hotel Atlantico** — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre de la capitale et près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1\$000 à 2\$500 par jour.
- LISBOA Grande Hotel Continental** — Largo de S. Domingos, 16, proximo da estação central do Rocio — Serviço esmerado. — Prop. Manuel Gonçalves.
- LISBOA Hotel Avenida** — Maison de 1.<sup>er</sup> ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — 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 16. — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1\$000 réis em diante.
- LISBOA Hotel Borges** — Chiado, 108 — Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.
- LISBOA Grand hôtel de l'Europe.** — Maison française de 1.<sup>er</sup> ordre — au centre de la ville. — Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.
- LISBOA Hotel Francfort** — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio. — Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 réis por pessoa.
- LISBOA Meubles d'art et antiquités ameublements de style** — Largo de S. Carlos, 30 e 32 — Propr. Augusto José Barreira.
- 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, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.
- CINTRA Lawrence's Hotel** — Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e sallas por preços modicos.
- CINTRA Hotel Nunes.** — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000. — Prop. João Nunes.
- CALDAS DA RAINHA Hotel Central.** Largo das Galhas, 28. O mais proximo do estabelecimento balnear. Prop. Joaquim Antonio dos Santos.
- CALDAS DA RAINHA Hotel Alliança.** — Rua do Oliyal, 51. Bom tratamento e aceio; preços: 1\$000 a 1\$500 rs. Prop. J. A. S. Vasconcellos.
- COIMBRA Hotel dos Caminhos de Ferro** — No centro da cidade. O maior aceio e conforto. Preços modicos. Praça 8 de maio, 27. Prop. J. Gomes Ribeiro.
- LUSO-BUSSACO Hotel Lusitano.** — Serviço regular; bons quartos e aceio. Preços: 900 a 1\$200 réis cada pessoa. Prop. Antonio Pereira da Silva.
- LUSO-BUSSACO Hotel Serra.** — Magnificos quartos, boa meza, lindas vistas e jardim. Preços 900 e 1\$000 conforme os quartos. Prop. Manuel G. Serra.
- BUSSACO Hotel Restaurant da Matta.** — Service de 1.<sup>er</sup> ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.
- PRAIA DA NAZARETH Grand hotel Club.** — Magnificas accomodações, asseio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado. Prop. A. de S. Romão.
- PORTO Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Saões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem. — Prop. Adriano & François.
- PORTO GRANDE HOTEL DE PARIS.** — Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville. Bains, salons de lecture et de réception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues. — Aufrère, propriétaire.
- PORTO Hotel Bragança.** — Aceio, mesa abundante e variada, vinho á discrição. Diaria, 1\$200 a 1\$000 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.
- PORTO Grande hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.
- PORTO Hotel Continental.** — R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós.
- PORTO Grande Hotel Portuense.** — Batalha, 122. Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1\$200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.
- VIZEU Hotel Mabilia.** — R. de D. Duarte, 12. Bom serviço de mesa, variado sortimento de vinhos, bom serviço de quartos, tudo com aceio e limpeza. Preços commodos.
- COVILHÃ Hotel Central do Castella** — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1\$000 réis por dia.
- VALENÇA Hotel Rio Minho** — Junto á estação. Serviço esmerado. Prop. José João de Souza.
- VIGO Hotel Continental** — Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos, etc. Preços 1\$200 a 1\$600 por dia. Prop. João José de Souza.
- VILLA VIÇOSA Hotel Villa Viçosa.** — Rua de Santa Luzia. Acaba de abrir n'um dos mais bonitos sitios da villa. Commodidades, aceio e bom tratamento; preços rasoaveis. Prop. Menezes & Irmão.
- GOUVEIA Hotel Hortas.** — Paragem indispensavel a todos que se dirigirem á Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

# 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.

**Mercado de metaes**

Preços correntes da casa Morrison Kekewich & C.<sup>o</sup>  
de Londres

Cotações em 25 de dezembro

**Cobre**—Sem alteração. O Spot Gobs and Gmb slb. 46 a 47, a 3 mezes—lb. 47 <sup>3</sup>/<sub>9</sub> a 47 <sup>11</sup>/<sub>3</sub>. Cobre duro a lb. 51, Best, lb. 52, em folha, lb. 60.  
**Latão**—5 <sup>1</sup>/<sub>16</sub> a 5 <sup>1</sup>/<sub>4</sub>.  
**Estanho**—Firme. Straits lb. 92 <sup>7</sup>/<sub>6</sub> a 92 <sup>17</sup>/<sub>6</sub>. Australiano—lb. 93 <sup>2</sup>/<sub>6</sub> a 93 <sup>12</sup>/<sub>6</sub> a 3 mezes lb. 91 <sup>15</sup>/<sub>6</sub> a 92 <sup>5</sup>/<sub>6</sub>.  
Inglez—lb. 95 <sup>10</sup>/<sub>6</sub> a lb. 96.  
**Chumbo**—Inglez. lb. 10 <sup>2</sup>/<sub>6</sub>. Hespanhol—lb. 9 <sup>17</sup>/<sub>6</sub> a 10. » em folhas—lb. 11 <sup>10</sup>/<sub>6</sub> a 11 <sup>15</sup>/<sub>6</sub> para exportação.  
**Zinco**—lb. 15 <sup>7</sup>/<sub>6</sub> a 18 <sup>8</sup>/<sub>9</sub>. » em folha—lb. 22 a 22 <sup>5</sup>/<sub>0</sub>.  
**Prata**—38.  
**Mercurio**—lb. 6 <sup>2</sup>/<sub>6</sub> 1.<sup>a</sup> mão, 6 <sup>1</sup>/<sub>6</sub> a 6 <sup>2</sup>/<sub>6</sub> 2.<sup>a</sup> mão.  
**Antimonio**—lb. 44.  
**Ferro**—Scotch Pigs 41/7 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> á vista, 41/9 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> a um mez. Middlesbors 37/3. Stematite 45/9.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES**

RECOMMENDADAS

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS**

Recommandées

**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.**—José Monteiro da Silva—Travessa de S. Nicolau 19.  
**Leiria.**—Antonio C. d’Azevedo Batalha.  
**Santarem.**—José F. Canha.  
**Portalegre.**—Brito & Irmãos, agencia de despachos.  
**Porto.**—Augusto Laverré—rua de S. Francisco.  
**Porto.**—A. Alberto Gonçalves, rua das Flores, 85.  
**Covilhã.**—José do Nascimento Arraiano—casa de commissões.  
**Valencia d’Alcantara.**—D. Laureano Fernandez.—Agente commercial e aduaneiro.  
**Madrid.**—Cesar Féreal—Echegaray, 15 pral.  
**Londres.**—Fernando Demolder—21 Gt. St. Helens.  
**Liverpool.**—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.  
**Manchester.**—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.  
**Bruxellas.**—P. Willemin—Avenue Louise, 217.  
**Hambourg.**—Augusto Blumenthal.  
**Praga, (Bohemia)**—Arthur Gobiet—Karolinenthal.

Typographia do Commercio de Portugal—35, Rua Ivens, 41.

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

**FILTRO CHAMBERLAND**

**SYSTEMA PASTEUR**

O unico filtro industrial capaz de se oppór efficazmente á transmissão das doenças pelas aguas destinadas á alimentação.

Filtro adoptado mediante concurso para o serviço do exercito francez.

Deposito especial para Portugal

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79  
LISBOA

**L'ÉCONOMISTE**

ORGANE INTERNATIONAL DES INTÉRÊTS MATÉRIELS

Economie politique, commerce, industrie, finances, transports, jurisprudence, législation.

Entreprise de travaux publics  
Avis d'adjudications.—Propositions d'affaires  
Publications légales  
Tarifs de chemins de fer et douaniers

5.<sup>e</sup> année.—Tirage justifié: 25:000 exemplaires

L'Économiste examine au point de vue légal, économique et financier, les sociétés industrielles et commerciales, et spécialement les entreprises de transports, de banques, d'assurances.

NUMÉRO SPÉCIMEN GRATUIT

Abonnements:

BELGIQUE, FRANCE, SUISSE..... Un an 15 francs.  
UNION POSTALE UNIVERSELLE..... » » 20 »

Bureaux: Bruxelles, 6, rue Saint-Christophe

Representante em Portugal: L. de Mendonça e Costa

Conde Barão, 91.—LISBOA

**Companhia do Papel do Prado**

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

Prado, Mariannaia e Sobreirinho em Thomar  
Penedo e Casal d’Ermo na Louzã — Valle Maior  
em Albergaria a Velha

**PAPEIS de MACHINA e de FÔRMA**

Grande variedade de papeis para impressão

Fabricações especiaes  
para papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

Largo de Santa Justa, 270 a 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico — Companhia Prado — Lisboa



SOCIÉTÉ ANONYME FRANCO-BELGE  
 POUR LA FABRICATION DE  
**L'ACCUMULATEUR TUDOR**  
 COMPANHIA DE ELECTRICIDADE

Accumuladores para estações centraes e installações particulares; mais de 1:400 baterias installadas no continente; acumuladores transportaveis para tracção, iluminação de comboios, etc.

**TYPOS ESPECIAES DE GRANDE CAPACIDADE PARA ESTAÇÕES CENTRAES**

**Garantia:**—A Sociedade encarrega-se da conservação e garantia das suas baterias de acumuladores durante um periodo variavel até 10 annos, mediante uma retribuição annual de 4 a 10 % do seu valor de venda, e segundo a importancia e as condições de funcionamento d'essas baterias. No final d'esse prazo far-se-hão experiencias que demonstrem que as baterias estão ainda em estado de fornecer o trabalho total que a Sociedade garantiu.

Escriptorio Technico e de administração em Paris, 19, rue de Rocroy

Administração central em Bruxellas, 26, Montagne aux Herbes Potagères

A Sociedade é a unica proprietaria em Portugal e Hespanha das patentes **TUDOR**; os falsificadores serão perseguidos rigorosamente. Todas as placas levam gravada uma marca da fabrica depositada com o nome **TUDOR**

# Grand Hotel International

TERMINUS HOTEL

Rua do Principe — Praça dos Restauradores

Etablissement de 1.<sup>er</sup> ordre

NOUVELLEMENT CONSTRUIT, REUNISSANT TOUT LE LUXE ET LE CONFORT MODERNE—200 CHAMBRES ET SALONS  
 GRANDS ET PETITS APPARTEMENTS POUR FAMILLE

**CUISINE ET SERVICE PARISIENS**

ON PARTE TOUTES LES LANGUES

## D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

Taxam sobre todas as praças de Hespanha, mesmo sobre as menos importantes.

Tomam papel, saccam e dão cartas de credito, circulares sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Allemanha, Belgica e todas as principaes praças estrangeiras.

*Agentes do Banco de Guimarães  
 Correspondentes do Banco Commercio  
 e Industria, do Porto,  
 e do Banco Commercial de Coimbra  
 Agentes geraes da fabrica  
 de alcool em S. Christovão, Faro.*

ESCRITORIO

23—Calçada de S. Francisco—LISBOA

Telephone n.º 313

## Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 2 de janeiro o paquete TRENT para:

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

As recommendações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

**AGENTES**

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

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