

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

Proprietario director: **L. DE MENDONÇA E COSTA** — Engenheiro consultor: **C. XAVIER CORDEIRO**
Redactores: Madrid, **D. Juan de Bona**; Bruxellas, **Alb. Urban**, Eng.; Rio de Janeiro, **Hippolyte de Baère**, Eng.

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

SUMMARIO

O projecto do decreto para a criação de um conselho superior de caminhos de ferro.
Exposição da Antuerpia.
Parte official. — Portarias de 30 de março e 9 d'abril.
Contractos de transporte.
Regulamento para a transmissão de mercadorias e divisão das indemnisações.
Uma camara agradecida.
As linhas da Russia em 1893.
Comissão de caminhos de ferro da sociedade de geographia.
Congresso internacional de caminhos de ferro.
Publicações recebidas.
Assembléa geral da Companhia Nacional.
Os negocios da Companhia Real.
Carteira dos accionistas.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario dos comboios em 16 de abril.
Patentes de invenção.
Linhas portuguezas — Um processo original — Mossamedes a Benguella — Sul e Sueste — Pessoal do governo
Linhas hespanholas — Salamanca a Vitigudino — Jativa a Alcoy — Cruzamento de estradas — O subsidio ás companhias — San Sebastian á ilha de St. Clara.
Linhas estrangeiras — França — Russia — Brazil — Estados Unidos.
Mercado de metaes.
Arrematações.
Casas recommendadas.
Agenda do viajante.
Annuncios.
Vapores a sahir do porto de Lisboa.

O projecto de decreto para a criação de um conselho superior de caminhos de ferro

REFERIMOS já que na sessão da comissão de estudo de tarifas de 10 de março foram apresentados dois projectos importantes, um, do sr. conselheiro Eça, para a regulamentação do trafego combinado entre rêdes de differente administração; outro, do sr. Perfeito de Magalhães, para a criação de um conselho superior de caminhos de ferro, no ministerio das obras publicas.

Para a analyse d'estes dois documentos devemos dar preferencia ao segundo, não só porque a sua importancia é muito principal, em relação ao primeiro, como porque ao tratarmos d'este, alguma vez teremos que nos referir ao que dissermos sobre aquelle.

Começaremos por fazer uma rectificação, pequena, mas importante, ao que dissems no nosso n.º 149 a este respeito. O projecto do sr. Perfeito de Magalhães, se bem que originado nos mesmos motivos de queixa que s. ex.^a, e nós, e o publico, e as estações officiaes, e o paiz inteiro, finalmente, todos temos contra a actual organização de estudos das questões ferroviarias, que parece feita *ad hoc* para eternisal-os, sem que jámais se concluam, não é moldado na mesma ordem de ideias que aqui temos preconisado desde 1890, epocha em que, coincidentemente, o sr. Magalhães formulou também o seu projecto, mas em bases bastante differentes da nossa maneira de vêr.

Emquanto a nós, o projecto do digno chefe da repartição de caminhos de ferro pecca por querer o conselho restricto ao elemento official, ficando assim pouco em relação aos fins a que é proposto o projectado conselho.

D'este defeito resultará que um conselho superior de caminhos de ferro, organizado segundo aquelle projecto, seria — não o contestamos — de uma grande vantagem em relação ao estado actual em que as questões de viação accelerada vão á consulta de varias collectividades isoladamente, do que resultam demoras e prejuizos inapreciaveis na sua resolução; mas, nem por isso, resolveria todos os assumptos, e, por falta de elementos, muito se arriscaria a não os resolver bem; o que equivale a perder tempo e trabalho, e um pouco de auctoridade, bom é que se diga.

Segundo o projecto que estamos analysando, uma questão qualquer, submettida ao governo e por este á consulta do conselho, seria discutida, mas quando o parecer do conselho divergisse da proposta, proporia elle modificações de maior ou menor importancia.

Se essas modificações não pudessem ser acceitas pela parte que propoz o projecto, este ou ficaria inutil ou voltaria ao conselho com a replica; o conselho faria treplica, e d'aqui demoras e perda de trabalho e... rhetorica inutil.

Pelo nosso *systema*, tendo o conselho em si a propria parte proponente, a discussão estabelecer-se-hia ali mesmo, e quantas vezes uma pequena transigencia basta para ligar n'um só pensamento duas opiniões diametralmente adversas, quantas uma leve explicação esclarece uma duvida que, avolumada pela affirmacão erronea, se transforma n'um ponto de radical discordancia.

Na designação das incumbencias do conselho também nos parece que alguma ampliação se torna necessaria no projecto do distincto engenheiro, como adiante veremos.

Passaremos, pois, á analyse dos artigos, e sobre os que nos offerecem observações il-as-hemos fazendo successivamente.

O artigo 1.º diz:

É creado junto do ministerio das obras publicas, commercio e industria um conselho superior de caminhos de ferro, ao qual compete dar parecer fundamentado nos assumptos submettidos pelo governo á sua apreciação, que digam respeito a caminhos de ferro.

§ unico. O voto do conselho é consultivo.

Nós que, sem conhecermos este projecto, também em tempo formuláramos um *nosso*, que tencionavamos publicar aqui, demos ao nosso 1.º artigo redacção identica ou muito parecida.

O 2.º artigo e o 3.º tratam da missão do conselho, aquelle designando os trabalhos permanentes, este os assumptos sobre os quaes o conselho deve sempre ser ouvido.

No *nosso projecto*, o 2.º artigo era a composição do conselho, a qual, n'este projecto, é dada no artigo 4.º

Que o seu auctor nos perdoe se preferimos a nossa ordem de materias. Parece-nos que, antes de dizer para que o conselho é formado, deve dizer-se como elle é formado.

Achamos mais logica esta ordem, sem que questionemos se outra ha mais burocratica.

Além d'isso, como para a exposição das nossas ideias temos que dizer já como entendemos que o conselho deve ser formado, começaremos pelo 4.º artigo do projecto do sr. Perfeito, que compõe o conselho dos seguintes funcionarios:

O ministro das obras publicas, presidente; o director dos serviços de obras publicas; os vogaes do conselho superior de obras publicas que tenham já exercido o cargo de ministro das obras publicas ou os de directores da construcção e exploração dos caminhos de ferro do Estado ou da fiscalisação do Estado na construcção e exploração de linhas particulares; os engenheiros de 1.ª classe do corpo de engenheiros fiscaes da construcção e exploração das linhas pertencentes a companhias; o engenheiro chefe da repartição de caminhos de ferro, que será o secretario.

Pelo *nosso projecto*, moldado na organização do *comité* de caminhos de ferro em França (1), este conselho seria composto de 36 membros, sendo 22 effectivos, 8 adjunctos e 6 eventuaes, pela seguinte fórma:

Effectivos: o ministro das obras publicas, presidente; o chefe dos serviços de obras publicas; o da repartição de caminhos de ferro; os directores de linhas ferreas do Estado (dois actualmente); os de duas companhias que explorem maior extensão de linhas no paiz; o chefe da repartição de estradas; o director da fiscalisação; 2 pares do reino; 2 deputados; 2 engenheiros do corpo de obras publicas; 2 membros do conselho superior de commercio e industria; 1 dito do de agricultura; 2 empregados superiores de caminhos de ferro; 2 operarios das officinas.

Adjuntos (que compareceriam ás sessões quando o assumpto a tratar interessasse as suas respectivas funções publicas): o presidente do tribunal de contas; o director geral das contribuições indirectas; um representante do ministerio da guerra; o director dos correios; 1 membro da camara do commercio e industria; 1 representante da Associação Commercial do Porto; 1 da Associação Industrial da mesma cidade; 1 da Associação de Agricultura Portuguesa.

Eventuaes: os presidentes das associações commerciaes, e industriaes ou agricolas de outros centros do paiz, fóra Lisboa e Porto, em numero não superior a 6, quando se tratasse de discussão de assumpto importante que directamente interessasse a sua localidade, conforme o indicado em outro artigo do projecto.

Compreende-se a divergencia de ideias entre o *nosso projecto* e o apresentado na commissão de tarifas.

Como os leitores vêem, o *nosso projecto* estabelece como que um pequeno congresso ferroviario em que se debateriam os interesses de cada linha, de todas em geral, e ainda mais em geral os do paiz.

Mas o sr. Perfeito de Magalhães tão radical inimigo é d'esta organização, que diz no seu artigo 5.º que o cargo de membro do conselho é incompativel com o exercicio de quaesquer funções, mesmo gratuitas ou honorificas, em empresas particulares, até mesmo nas colonias, e até dá a demissão immediata a qualquer vogal que acceitar cargos d'esse genero.

Francamente não percebemos essa guerra aos que, justamente pelas suas funções fóra do conselho, podem melhor esclarecel-o sobre os negocios em discussão, e que, estando n'elle sempre em minoria, não poderiam com os seus votos influir para o resultado de qualquer pretensão propria.

Sobre os trabalhos do conselho (artigos 2.º e 4.º do projecto) estabelece o sr. Magalhães:

Trabalhos permanentes:

1.º A fixação da rede de caminhos de ferro de via larga e estreita no continente do reino, e sua classificação;

2.º A elaboração das condições geraes e technicas a que devem subordinar-se as concessões, a companhias ou individuos, de construcção e exploração de caminhos de ferro, por contractos ou alvarás, para via larga ou estreita, em leito proprio ou sobre leito de estradas, com garantia de juro, subvenção kilometrica ou sem encargos para o Estado;

3.º Redigir o caderno de encargos geral, que sirva de base aos contractos com individuos ou companhias, para a construcção de caminhos de ferro, que tenham de executar-se por administração do Estado;

4.º Elaborar as clausulas geraes e technicas para contractos de arrendamento, feitos pelo Estado a companhias ou individuos, da exploração de caminhos de ferro a longo ou curto prazo;

5.º A elaboração de regulamentos sobre fiscalisação da exploração de caminhos de ferro, concedidos com garantia de juro, subvenção kilometrica, ou gratuitos, reforma dos regulamentos vigentes e apreciação das reformas d'elles, que tenham sido incumbidas a commissões especiaes, em conformidade das leis e contractos existentes;

6.º Reformar os regulamentos da exploração e construcção de caminhos de ferro a cargo do Estado;

7.º Discutir, analysar e consultar acerca de assumptos referentes a caminhos de ferro que, embora digam respeito a outras nações, possam interessar ao paiz.

Assumptos sobre os quaes o conselho será sempre ouvido:

1.º Sobre quaesquer pedidos de concessão de caminhos de ferro, quer em leito proprio, ou sobre leito de estradas, e qualquer que seja o motor que se projecte empregar na sua exploração;

2.º Sobre as bases a adoptar nos concursos que tenham de abrir-se para adjudicação dos caminhos de ferro, a que se refere o n.º 1.º d'este artigo;

3.º A cerca dos assumptos concernentes a caminhos de ferro nas colonias portuguezas, que pelo ministerio da marinha sejam enviados para consultar ao ministerio das obras publicas, commercio e industria;

4.º Sobre o estabelecimento ou alterações de tarifas de caminhos de ferro, quer relativas a passageiros, quer á grande ou pequena velocidade;

5.º Sobre quaesquer negocios submettidos ao seu exame por disposições legislativas ou regulamentares ou por determinação do governo;

6.º Sobre quaesquer regulamentos que o governo julgue conveniente decretar acerca de caminhos de ferro.

Parece-nos que alguma coisa mais haveria a acrescentar a estas attribuições, devendo o conselho ser ouvido sobre os seguintes pontos:

Questões que se suscitem, com relação á exploração, entre as administrações particulares e o Estado, devendo o conselho escolher d'entre si os arbitros por parte d'este, quando tenha lugar a arbitragem.

Horarios, excepto os de comboios especiaes ou extraordinarios que são auctorizados ou pelas proprias administrações do Estado ou pelos directores da fiscalisação quando se trata de linhas particulares.

Pedidos de expropriação por utilidade publica para construcção de vias ferreas, e resolução de questões entre expropriantes e expropriandos.

Representações do commercio, industria, etc., sobre construcção e exploração de vias ferreas.

Os pareceres de instaneias superiores sobre liquidação de contas entre o Estado e as companhias, por garantias de juro, subvenções, imposto de transito, indemnisações, etc.

(1) Vide artigo «Comité» consultivo de caminhos de ferro, no n.º 140, pag. 310.

A organização de caixas de soccorros, economicas, ou de reformas e outras quaesquer instituições de beneficencia fundadas pelas administrações do Estado ou particulares ou ainda pela iniciativa dos interessados, quando impliquem intervenção das administrações.

As questões que relacionem com o pessoal, em geral, das administrações dos caminhos de ferro.

Outras modificações poderíamos ainda lembrar sobre o projecto em questão, mas o seu auctor, a quem lealmente annunciámos que combateríamos, em parte, a sua proposta, declarou-nos que elle proprio lhe fará modificações, porque as julga necessarias por circumstancias que se tem dado posteriormente á data em que formulou esse projecto.

Esperamos, portanto, essas modificações de detalhe, e bastante desejariamos vêr que s. ex.^a, reconhecendo a razão das nossas observações, dêsse ao seu projecto uma fórmula mais ampla e mais util ao fim a que se propõe.

Exposição de Antuerpia

Deixem-nos dizer, francamente, a nossa opinião, em que pese a quem a reconheça justa: Não é o dinheiro que nós falta; é o juizo!

Agora se dá um facto em que, por causa do inveterado costume de não sabermos fazer as coisas com a modestia compativel com as nossas posses, vamos perder uma bella occasião de promovermos a nossa exportação, de abrir ou alargar novos mercados para os nossos productos.

O nosso paiz foi convidado oficialmente, e particularmente instado, a fazer-se representar na exposição de Antuerpia que deve ser inaugurada no dia 1 do mez que vem.

O governo pensou sobre o caso e resolveu não aceitar o convite porque... não ha dinheiro!...

A iniciativa particular, quasi nulla entre nós, tambem pouco aproveita o ensejo de enviar os productos das nossas industrias — especialmente da agricola — ao grande certamen belga; e o caso é que uma secção portugueza não figurará entre os pavilhões e installações dos outros paizes, ou, pelo menos, será tão pequena que talvez passe despercebida, como já succedeu na exposição de Barcelona.

Quem ali fôr não notará a falta, porque nós já vamos sendo tão pequenos e fazendo-nos ainda tão diminutos, que as nações só se occupam de Portugal para o agredirem como a pequena bola a que só damos impulso no bilhar para nos distrahirnos, impellindo-a para o azar!

Mas se, pelo contrario, ali figurassemos, não deixariam de ser notados alguns dos nossos productos—os vinhos, os azeites, as conservas e quem sabe quantos mais—aos quaes procuraríamos novos consumidores em troca do ouro que nos falta lá fóra.

Mas não é a falta de dinheiro, dissémos aqui. Não é certamente.

Não seriam uns 6 ou 10 contos de réis, que mais não era necessario para que figurassemos decentemente ao pé das outras nações pequenas como a nossa, que agravariam o mau estado das nossas finanças; não deixariamos, por essa quantia, de pagar o nosso *coupon*, nem teriamos que augmentar os descontos aos funcionarios, ou que vender a Africa.

E os beneficios que nos adviriam compensariam a breve trecho esse pequeno gasto; beneficios materiaes, palpaveis, no desenvolvimento da nossa exportação, e

alguns lucros Moraes que tambem tanto nos utilizam n'esta conjunctura.

Mas a difficuldade é outra.

Se, para uma installação, modesta mas importante pelos seus fins, nos bastavam seis ou dez contos, não seriam sufficientes sessenta ou cem para as despesas escusadas, extraordinarias, de representantes, commissarios, viajatas, subsidios etc., que uns e outros se apressariam a impôr ao thesouro, acobertados, na sua maior parte com a capa rota da politica que tudo esterilisa entre nós.

Surgiriam de toda a parte os commissarios que era indispensavel nomear, e depois os anti-commissarios, os super-commissarios, os vice-commissarios, nascidos do despeito e do desejo de passar uns mezes em luxuosa representação nossa; para calar uns haveria que nomear outros; um grande artista surgiria d'aqui a pedir um largo credito para embellesamentos; d'ali um grande politico, que haveria que estipendiar fartamente para ver trabalhar o grande artista; d'acólá viria o grande escriptor que precisaria de um grosso subsidio para apreciar o trabalho dos dois. E fóra os ajudantes, adjunctos, coadjuvantes, os subsidios por todos os motivos, os auxilios sob todos os pretextos.

O governo viu, por certo, a conta da exposição de Paris e horrorisou-se.

Ante a perspectiva de um gasto d'esta forma extraordinario, cortou cerce. Cessando a causa, cessa o effeito. Resolveu não concorrer á exposição.

Que significa que a Belgica importe annualmente cerca de 200:000 hectolitros de vinho e que d'esses só uns magros 4:800 sejam de origem portugueza? que faz que, recebendo ella azeite, fructos seccos, conservas, de outros paizes, a nossa exportação para ali seja quasi nulla n'estes productos?

Não podemos concorrer á exposição porque é necessario muito dinheiro para muitos enviados, muitos gastos, muitas viagens que esse facto nos originaria.

Não; não é o dinheiro que nos falta—é o juizo!

PARTE OFFICIAL

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 19 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto datado de 16 de outubro ultimo, de uma via de resguardo na estação da Cunheira do ramal de Cáceres, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que se comunica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 30 de março de 1894.—*Carlos Lobo d'Avila*.

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 29 de março findo do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar os projectos datados de 13 d'aquelle mez, de abrigo nos apeadeiros de Sete Rios, Laranjeiras, Rego, Entre Campos, Areeiro, Chellas e Marvilla, do ramal de Santa Apolónia a Bemfica, apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 9 de abril de 1894.—*Carlos Lobo d'Avila*.

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 29 de março findo: ha por bem approvar o projecto datado de 13 d'aquelle mez, de um abrigo na estação de Queluz, junto á segunda via na linha de

Lisboa a Cintra e a Torres Vedras, projecto apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 9 de abril de 1894.—*Carlos Lobo d'Avila.*

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Contractos de transporte

A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes celebrou contractos para diversos transportes com os srs.:

—João H. F. Guedes, de Minde, para o transporte minimo, no praso de um anno, de 400 toneladas de cimento, da estação de Martingança para as de Alcantara, Lisboa (Caes dos Soldados) Porto e Gaya;

—Pereira Rocha & C.^a, do Porto, para o transporte minimo annual de duas mil toneladas de gesso, da estação de Obidos para todas as das linhas de norte, leste, Beira Alta e Minho e Douro;

—«Fabrica Constancia», da firma L. Delpeut, J. Combemale & J. Michelin, para o transporte minimo annual de 300 toneladas de sementes, de Lisboa para Alferrarede, e de 100 toneladas de oleos de Alferrarede para Lisboa.

Regulamento para a transmissão de mercadorias e divisão das indemnisações

Este regulamento, a que já se referiu na sua *Carta da Belgica* o nosso sollicito correspondente de Bruxellas, e que foi posto em vigor em 1 de janeiro do corrente anno, está acceito entre as seguintes companhias:

França: — Caminhos de ferro do Estado Francez, Companhias do Este, Meio-Dia, Norte, Orleans, Oeste, Paris a Lyon e ao Mediterraneo e caminhos de ferro de cintura.

Belgica: — Caminhos de ferro do Estado Belga, Grande Central Belga, Norte Belga, Gand a Bruges por Eecloo, Gand a Terneuzen, Malines a Terneuzen, Antuerpia a Gand, Flandres Occidental, Liège a Maestricht, Termonde a Saint-Nicolas, Maeseyck, e Chimay.

Paizes Baixos: — Sociedade para a exploração dos caminhos de ferro do Estado Hollandez, Sociedade do caminho de ferro hollandez.

Gran-Ducado de Luxemburgo: — Caminho de ferro Prince-Henri.

CAPITULO I

Transmissão das mercadorias

ARTIGO 1.º — *Transmissão.* A transmissão das mercadorias de qualquer especie, em grande ou pequena velocidade, faz-se de companhia a companhia, sem necessidade de reconhecimento contradictorio.

ART. 2.º — *Dinheiro e valores.* Exceptuam-se d'esta regra os volumes de dinheiro e valores, cujo reconhecimento é obrigatorio.

CAPITULO II

Responsabilidade

ART. 3.º — *Divisão das indemnisações.* As indemnisações de qualquer especie são divididas á prorata kilometrica entre as companhias que concorreram ou que,

conforme a escripturação, deveriam concorrer no transporte, feita a redução, se tiver logar, das sommas correspondentes a terceiro, ou ás companhias que não adheriram ao presente regulamento. Da mesma forma se procederá com as despesas de transporte incobráveis. Por excepção, as indemnisações pagas em consequencia de incendio ficam exclusivamente a cargo da companhia, na rede da qual se deu o sinistro.

ART. 4.º — *Dinheiro e valores.* A companhia que receber volumes de dinheiro ou valores, sem tomar reservas, assume a responsabilidade do conteúdo d'esses volumes.

ART. 5.º — *Regularisação da contabilidade.* A divisão das indemnisações pagas effectua-se da seguinte maneira:

1.º *caso* — Expedições provenientes d'uma das companhias ligadas pelo presente regulamento: A divisão é feita pela companhia que entrega o transporte ao interessado ou a um transportador estranho ao presente regulamento. Esta companhia conserva o recibo, faz o calculo da parte correspondente ás diversas companhias contractistas que tiveram ou deveriam ter parte no transporte, e debita directamente cada uma da quantia a seu cargo.

2.º *caso* — Expedições provenientes d'um caminho de ferro estranho ao presente regulamento: A companhia que contracta a indemnisação envia, com o debito da sua conta total, o recibo de indemnisação á companhia que recebeu a expedição. Esta exerce o seu recurso, se ha logar, contra a sua cedente, e em seguida faz a repartição da somma que reste a liquidar. Cada companhia estabelece, n'um modelo uniforme, mappas collectivos de todas as indemnisações de que fez divisão; reúne estes mappas no fim de cada mez, e nos primeiros dez dias do mez seguinte debita directamente da parte total que lhe incumbe cada uma das outras companhias. Devem fazer-se mappas separados para a grande e para a pequena velocidade.

CAPITULO III

Autorisações reciprocas

ART. 6.º — *Transacções a effectuar de officio* — § 1.º — As companhias dão-se reciprocamente poder para transigir, mas só até a concorrência de 500 francos, ao melhor dos seus interesses, e sem auctorisação prévia da companhia cedente.

§ 2.º — Todavia, no interesse commum, para as expedições effectuadas com garantia dada explicitamente pelo expedidor, quando o motivo da indemnisação se acha comprehendido na garantia, a transacção não deve ter logar sem auctorisação da companhia expedidora, qualquer que seja a somma reclamada como indemnisação.

§ 3.º — Afim de evitar qualquer incerteza na apreciação dos casos aos quaes se applica esta restricção, fica entendido:

1.º Que uma copia da garantia, assignada pelo expedidor, será junta ao recibo ou á carta de porte, e acompanhará a escripturação enviada pela companhia cedente á companhia cessionaria, no ponto de transmissão.

2.º Que a menção *garantia do expedidor* seja reproduzida na carta de porte, de sorte tal que, á simples inspecção d'este documento, a companhia destinataria possa apreciar se póde ou não transigir sem auctorisação.

§ 4.º — Quando a expedição é feita nas condições de uma tarifa que tem uma clausula de irresponsabilidade

por quebras naturaes e avarias, a menção *sem responsabilidade* deverá igualmente ser inscripta na carta de porte; mas esta menção não será obstaculo para a transacção de officio, se a estação destinataria julga, conforme a natureza e importancia das avarias ou faltas, que a clausula de irresponsabilidade não póde ser utilmente invocada.

§ 5.º — Deve-se tambem fazer excepção, em conformidade do § 1.º do presente artigo, quando se possa precisar que uma avaria ou falta é por culpa do expedidor, (principalmente quando a expedição é feita em wagon sellado pelo expedidor) e, n'este caso, a companhia destinataria deve consultar a companhia antecedente, antes de qualquer transacção.

§ 6.º — Em todos os casos, quando, por qualquer motivo, a auctorisação de transigir fosse pedida á companhia cedente, a companhia destinataria não dever transigir antes que esta auctorisação tenha sido dada.

ART. 7.º — *Vendas* — § 1.º — A companhia que tiver em retardado objectos provenientes d'uma outra companhia, não deve promover a venda senão depois de o ter participado á companhia expedidora, a qual tem a faculdade de pedir a reexpedição.

§ 2.º — Mas se, no praso de quinze dias, a companhia destinataria não obteve resposta, poderá proceder-se á venda dos volumes.

§ 3.º — A companhia destinataria é auctorisada a vender os objectos, sem prévio aviso á companhia cedente, logo que a demora que haja na venda por um pedido de instrucções, causem grave prejuizo aos interessados.

§ 4.º — A companhia destinataria deve, tanto quanto possivel, fazer verificar pelo commissario de fiscalisação administrativa a urgencia e o resultado da venda, feita em tal circumstancia.

§ 5.º — Em todos os casos em que a venda tenha logar por conta commum das companhias que concorreram no transporte, o producto d'esta venda é applicado proporcionalmente e até a devida concorrencia aos desembolsos feitos pelas companhias, seja na occasião da entrega á companhia expedidora, seja á entrada, seja emfim ao destino por direitos pagos. Feito este desconto, e no caso em que todos os recursos contra o expedidor ou destinatario sejam impossiveis, se o saldo não cobrir as despesas de transporte, o *deficit* será dividido entre as companhias á prorata do percurso effectuado na séde de cada uma d'ellas.

CAPITULO IV

Concessões reciprocas. Abandono de direitos

ART. 8.º — *Limite dos recursos reciprocos para reclamações propriamente ditas.* Qualquer indemnisação que não passe de 10 francos não tem direito a divisão e ficará a cargo da companhia que realisar o pagamento. Tendo a companhia do Meio-Dia feito observar que o limite de recurso, fixado pelo paragrapho anterior, constituiria para ella uma perda sem compensação no que diz respeito ás numerosas expedições de pipas vasias, que recebe dos caminhos de ferro do Estado e das companhias de Orleans e de Paris a Lyon e ao Mediterraneo, far-se-ha a seguinte excepção, mas só entre a administração dos caminhos de ferro do Estado e as companhias do Meio-Dia, de Orleans, de Paris a Lyon e ao Mediterraneo:

«As indemnisações por avarias em pipas vasias, não passando de 2 francos, não darão logar a nenhuma reclamação, e ficarão a cargo da administração ou companhia que tiver effectuado o pagamento.»

ART. 9.º — *Limites dos recursos reciprocos por insufficiencias de taxas e sobretaxas.* Nenhum pedido d'uma

a outra fiscalisação, ou de estação a estação, seja por erro de taxa, seja por insufficiencia de calculo, poderá ser exercido, se a somma a corrigir não é superior a fr. 0,50. Se se trata de pedidos de reembolso, feitos pelo publico, a companhia que deve attendel-os não póde exercer recurso algum contra outra companhia que tenha participado do transporte, se a somma a reembolsar não é superior a 2 francos por expedição. Além d'isso, entende-se que o seguimento a dar a estes pedidos incumbe á companhia destinataria para as expedições em porte pago. (Continúa).

Uma camara agradecida

A camara do Porto agradeceu penhorada a alguns jornaes de Lisboa a comparencia ás festas do centenario, escolhendo, ao que parece, muito propositadamente, as folhas que, por essa occasião, disseram coisas desagradaveis da camara, da commissão ou das festas. E' uma prova de humildade evangelica que lhe está muito bem.

Pela nossa parte, como não lhe chamámos mal educada, não fomos contemplados com o agradecimento, o que nos faria dar razão aos collegas, se em alguma conta tivessemos a recepção d'aquelle papel.

As linhas da Russia em 1893

O primeiro caminho de ferro que este paiz construiu foi o de Petersburgo-Zarskoje-Iselo, em 1838, na extensão de 25 verstes (a verste corresponde a 1:067 metros); o desenvolvimento da sua rêde ferro-viaria foi comtudo muito lento durante os primeiros 22 annos, passando só 6 annos depois a 135 verstes em 1844, a 467 em 1850 e a 1:490 em 1860. Em 1870 esta extensão septuplicou, subindo a 10:531 verstes, e em 1880 achava-se já em 21:104.

Desde então até 1892 o augmento não tem sido rapido, havendo n'este ultimo anno 27:814 verstes em exploração.

Apesar da extensão da rêde, do augmento de população e do desenvolvimento da industria, os lucros totaes progridem muito lentamente, emquanto que as receitas por verste ficam sensivelmente estacionarias, como o indica o seguinte quadro:

Annos	Numero de passageiros	Receita bruta	
		Total rublos (cerca de 900 réis)	Por verste (rublos)
1887.....	34:757.923	249:692.074	10.076
1888.....	36:773.818	279:444.317	10.927
1889.....	38:740.576	276:357.278	10.490
1890.....	40:062.066	277:110.316	10.387
1891.....	40:768.566	288:257.895	10.557
1892.....	42:318.610	286:104.618	10.410

Considerando a prohibição da exploração de cereaes, que privou os caminhos de ferro durante os primeiros mezes de 1892 d'uma parte consideravel das suas receitas, os resultados obtidos em 1892, em comparação com os dos annos anteriores, podem, portanto, ser considerados satisfactorios. Segundo a estatistica official, as linhas russas são classificadas em tres categorias:

1.ª Linhas cujas receitas por verste excedem a receita média (para toda a rêde) de 14.410 rublos. A extensão das 19 linhas d'esta categoria é de 9.544 verstes. O rendimento por verste varia de 35.222 rublos (Petersburgo-Moscou) a 10.478 rublos (Orel-Grijâsi).

2.ª Linhas cujas receitas não attingem a importancia

média de 10.410 rublos por verste, mas apenas a superior á metade d'esta quantia, ou seja 5.205 rublos.

Esta categoria abrange 24 linhas com uma extensão total de 14.179 verstes e rendimentos que variam de 10.407 rublos (Rigar-Dwinsk) a 5.236 rublos (Mitau).

3.^a As linhas, cujas receitas não attingem metade do producto médio, são 15, com uma extensão de 4.091 verstes. A receita média varia de 5:074 (Rego-Tuckum) a 1.145 (Irinowka) e mesmo 845 rublos (Obojan).

Em summa, o conjunto da rêde dá um *deficit* consideravel, que é coberto em grande parte pelo governo.

Eis as importancias relativas aos annos de 1886, 1887 e 1888:

Annos	Rendimento (rublos)	Despesas (rublos)	Deficit (rublos)	Participação communal (rublos)
1886..	223:720.220	291:413.846	57:693.626	41:000.000
1887..	251:358.619	303:536.570	52:177.951	45:000.000
1888..	281:160.988	322:672.781	41:511.793	35:000.000

N'estes ultimos tempos as questões de tarifas e de concorrencia quasi que não tinham sido reguladas, e foi só em 1888 que o governo tomou uma série de medidas das quaes resultaram uma classificação uniforme das mercadorias e adopção quasi geral de tarifas.

Estas tarifas são para os viajantes:

1.^a classe, 3 kopecks (o kopeck é igual a 7 réis) por verste + 25 % de imposto do Estado.

2.^a classe, 2 1/4 kopecks por verste + 15 % de imposto do Estado.

3.^a classe, 1 1/4 kopecks por verste + 15 % de imposto do Estado.

E' concedido um pude (16,380 kilog.) de bagagens em transporte gratuito.

As creanças até 5 annos nada pagam; de 5 a 10 annos pagam meio bilhete.

Ha 8 classes para as mercadorias, variando a tarifa de 1/10 (1.^a classe) a 1/40 (8.^a classe) de kopeck por pude-verste, havendo reducção quando o percurso fôr superior a 200 e 500 verstes. Sendo a expedição feita por grande velocidade, ha a pagar 1/6 de kopeck por poude-verste e mais 25 % de imposto do Estado. Calculou-se que o transporte de um viajante na Russia dava de receita 132 kopecks, emquanto que em França é só de 58 kopecks e em Inglaterra 42 kopecks.

Mas o numero de viajantes na Russia é só de 44 por 100 habitantes, emquanto que a França tem 660, os Estados Unidos 826, a Belgica 1:072 e a Inglaterra 2:163. É verdade que debaixo do ponto de vista do percurso, a Russia é quem leva a palma, por isso que n'esse paiz percorre o viajante, termo médio, 101 verstes emquanto que na Austria só percorre 35 verstes, em França 31 verstes, e na Allemanha 28 verstes.

A extenção total das linhas do Estado, na Russia, era, em 1892, de 11.032 kilometros; durante este mesmo anno o governo russo adquiriu as seguintes linhas:

Orel-Grijâsi.....	289 verstes
Varsovia-Terespol.....	369 "
Orenburg.....	508 "
Total.....	1.166 verstes

Desde 1 de janeiro de 1893 o governo comprou ainda as linhas de Moscou-Kursk (512 verstes) e do Baltico (568 verstes, Petersburgo-Reval) e está agora tratando de adquirir as linhas Moscou-Brest e Lozovo-Sebastopol (644 verstes). Por outro lado o governo cedeu em 1892 a linha de Kozloff-Saratoff a uma companhia particular e approvou a construcção de uma linha desde

S. Petersburgo até Sestroretsk, em dois ramaes: um de Orzerk até a rêde finlandeza por Kolomiaga, e o outro até os caes de Lisi-Nos, ao norte de Cronstadt.

Finalmente, continúa com actividade a construcção da Linha Riazan-Kazan, esperando-se que possa ser aberta ao publico no proximo outomno.

Comissão de caminhos de ferro da sociedade de geographia

Reuniu no dia 5 esta commissão, estando presentes os srs. engenheiros Manuel Affonso d'Espregueira, presidente, Sarrea Prado, Roma Bocage, Belchior Machado, Carrasco Bossa, Vasconcellos Porto, Perfeito de Magalhães, Affonso Sarmiento e Sarmiento da Fonseca, e Mendonça e Costa, secretario.

O fim da reunião era resolver sobre a parte em que a commissão poderá cooperar para as festas do centenario da descoberta da India, que deve realizar-se em Lisboa, em julho de 1897, ficando assente que, por occasião das festas que se realizarão por esse motivo, se procure reunir em Lisboa a 6.^a sessão do congresso de caminhos de ferro, e que, para lhe ser presente, se solicite de todas as administrações ferro-viarias do paiz uma resenha ou memoria descriptiva das suas linhas, traçados, perfis, resultados da exploração, etc., a qual será impressa em francez e distribuida pelos congressistas com as demais memorias que por essa occasião serão publicadas.

Entre outras, o secretario declarou, por parte do sr. engenheiro Mesnier, que este sr. promettia apresentar uma memoria sobre ascensores.

O sr. Sarrea Prado propoz que se promova que o governo mande completar os estudos do ramal do caminho de ferro do sul, de S. Bartholomeu de Messines a Villa Nova de Portimão e Lagos, o qual seria de uns 30 kilometros, e sendo essa linha inaugurada por essa occasião, facilitaria muito a ida, por terra, dos congressistas geographicos que devem ir a Sagres inaugurar o monumento do infante D. Henrique.

Em breve terá lugar uma nova reunião d'esta commissão, para ser approvada a acta e presente a exposição que tem que ser feita á commissão central do centenario.

Congresso internacional de caminhos de ferro

Trata-se já em Londres dos preparativos necessarios para receber os delegados das diversas companhias que ali se devem reunir no proximo verão de 1895.

Esta sessão promette ser de grande importancia porque n'ella tomarão parte todas as linhas inglezas e muitas americanas que não se fizeram representar nas sessões anteriores.

Quando houve o congresso em S. Petersburgo, ou fosse pelo medo do cholera ou pela distancia, os inglezes não enviaram senão seis delegados que pouca ou nenhuma parte tomaram nas discussões.

O jornal *Le Transport* attribue isto a que a lingua franceza é a unica usada nos documentos officiaes do congresso, havendo poucos administradores de caminhos de ferro inglezes, que leiam correctamente o francez ou possam sustentar uma conversação n'essa lingua. O mesmo acontece com os allemães.

Em Londres estas difficuldades desaparecerão, porque as actas serão publicadas em inglez e francez, e as discussões serão nas duas linguas á escolha do orador.

Em vista d'esta medida quasi todas as principaes companhias inglezas já pediram para entrar no congresso.

Parece que os allemães, que estão no mesmo caso, querem tambem que a sua lingua seja ali admittida a par da ingleza.

Uma discussão, porém, em duas linguas pôde ainda admittir-se, mas em tres ou mais linguas seria uma perfeita Babel.

Para a 6.^a sessão em Lisboa, como já se projecta, não haverá a menor sombra d'esta difficuldade, porque não ha um só engenheiro ou representante dos caminhos de ferro portuguezes, que não saiba correctamente o idioma francez.

A ideia d'este congresso nasceu por occasião do jubileu ferro-viario, que teve logar em Bruxellas em 1885, e ao qual assistiram as principaes auctoridades technicas de toda a Europa.

Nomeou-se então a commissão permanente, que ali ficou funcionando e que hoje é dirigida pelos srs. Belpaire, administrador do Estado Belga, presidente cujo mandato expira na proxima 5.^a sessão; Brioschi, senador italiano, Alfredo Picard, inspector de pontes e calçadas; Dubois, administrador do Estado Belga, vice-presidente até a 6.^a sessão; Griolet, administrador do Norte de França; Augusto Laveleye, secretario até a 5.^a sessão; e Luiz Weissenbruch, engenheiro de correios e telegraphos belgas, secretario permanente.

Fazem parte da mesma commissão permanente, representantes de caminhos de ferro de todos os estados da Europa, excepto Hespanha e Portugal.

Não pôdem ser membros do congresso senão entidades moraes como: governos, companhias de caminhos de ferro, etc., fazendo-se representar aquelles por quantos delegados quizerem, estas por dois a oito delegados segundo a extensão das linhas; dois até 100 kilometros, tres até 500 e um mais por cada 500 kilometros.

Hoje ha 47 governos e 250 companhias associadas. Cada associado paga por anno 100 francos, e mais 25 centimos por kilometro.

O congresso fez a sua 2.^a sessão em Milão em 1887; a 3.^a em Paris, em 1889; a 4.^a em S. Petersburgo, em 1892.

Na 3.^a sessão foi proposto que as reuniões se celebrassem em periodos de tres annos, em vez de dois, para haver mais tempo para preparar os trabalhos, fixando-se assim a 4.^a sessão para 1892; e em S. Petersburgo fixou-se a 5.^a em Londres em 1895.

Já na sessão de Paris houve ideia de fazer a 4.^a sessão em Lisboa, mas o desejo dos delegados francezes de realisar-a na Russia prevaleceu então, vencendo o dos delegados hungaros, que a desejavam em Buda-Pest.

Não nos parece, pois, difficil que a 6.^a sessão se effectue em Lisboa, o que será proposto na sessão do proximo anno em Londres, á qual concorrerá grande numero de representantes.

Segundo os estatutos do congresso, as linhas portuguezas pôdem enviar ali: a companhia real, 5 delegados; a Beira Alta, Minho e Douro e o Sul e Sueste, 3 cada; a Nacional, 2; as companhias da Povia e Guimarães, 1 cada; total 18.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Indicador oficial de los caminos de hierro, por D. Enrique de Latorre. — Recebemos mais um volume, respectivo a abril, d'este guia, um dos mais bem feitos

e uteis — ou antes o mais exacto e pratico — dos que se publicam em Hespanha.

Algumas inexactidões, tanto nas tabellas de horarios como no mappa, que nos anteriores numeros se notavam na parte referente ás linhas portuguezas, foram corrigidas por completo.

Regulamento provisorio — e tabella de preços de ensaios de materiaes de construcção. Agradecemos este folheto, mandado publicar pela direcção da 1.^a circumscripção hydraulica.

El Disco — É um novo semanario que se publica em Madrid e que nos propoz a troca, que accetámos.

Declara-se defensor da industria, do commercio e dos direitos dos empregados de caminhos de ferro de Hespanha, e trata por completo de assumptos ferroviarios.

A Companhia Transatlantica — enviou-nos o seu prospecto, illustrado a côres, que reproduz o exterior e varias dependencias interiores do grande vapor *Maria Cristina*, um dos mais luxuosos que visitam o nosso porto; o espaçoso dique da companhia, em Barcelona, etc., etc.

Assembléa geral da Companhia Nacional

Reuniu no dia 30 a assembléa geral d'esta companhia para lhe ser presente o relatorio da gerencia durante o anno findo.

D'esse relatorio que, pela sua extensão, não podemos publicar, consta que a exploração em 1893 deu uma receita de:

Linha de Mirandella.....	40.509\$887
Ramal de Vizeu.....	29.635\$478
Total.....	70.145\$365
Tendo a despesa sido.....	52.203\$728
Ficou um saldo de.....	17.941\$637
Ou mais.....	4.189\$867

do que no anno anterior.

A receita kilometrica attingiu na linha de Mirandella 736\$543 réis, e na de Vizeu 592\$709 réis. O minimo previsto no contrato das concessões para o effeito da garantia de juro é de 700\$000 réis, pelo que esta garantia, paga pelo thesouro, foi diminuida no 2.^o semestre do anno findo na importancia de 3.444\$654 réis.

O importe da garantia recebida do thesouro foi, durante o anno, de 121 contos proximamente.

As despesas de exploração foram: em Mirandelle 462\$620 réis por kilometro, em Vizeu 535\$192 réis. No anno anterior haviam sido respectivamente 463\$000 e 560\$000 réis.

A conta de ganhos e perdas accusa um saldo de réis 8:219\$769 do qual a direcção propõe levar a um fundo especial para amortisação de obrigações 4:219\$769 e o restante a conta nova.

O coupon a distribuir em 1894 continuará a ser de 555 réis por semestre.

Durante o anno de 1893 a companhia amortisou extraordinariamente 40 obrigações e pagou aos crédores da sua divida fluctuante as prestações a que se havia obrigado em virtude dos accordos negociados, cerca de 90:000\$000 réis.

As amortisações effectuadas n'esta conta desde 1891 até agora orçam por 25 %.

Os negocios da Companhia Real

Quando escrevemos a nossa noticia sobre este assumpto, no numero anterior, sabiamos que, apesar das affirmações optimistas d'alguns collegas da imprensa diaria, a questão não estava ainda tão resolvida como n'essas noticias se annunciava. Bem o deixámos perceber nas ultimas linhas d'essa noticia.

Hoje entendemos ainda que devemos abster-nos de dar qualquer noticia a este respeito, a não ser que tanto nas affirmações optimistas que uns fazem, dando tudo por concluido, como nos boatos pessimistas que outros propalam, de que nada está concordado, ha pontos verdadeiros e pontos falsos, o que só se poderá apurar quando o resultado das negociações estiver definitivo. E esse resultado, temos todo o motivo para o crer, será conhecido naturalmente na proxima semana.

E' esta a unica informação que podemos dar sem risco de enganar os leitores.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia das docas do porto e caminhos de ferro peninsulares

Sociedade anonyma—Responsabilidade limitada

Por ordem do ex.^{mo} presidente da assembléa geral, e em harmonia com o disposto no artigo 44.^o do estatuto, convido os srs. accionistas a reunirem-se em sessão ordinaria, que deverá ter lugar, pelas doze horas da manhã do dia 3o do corrente, na rua do Rosario n.^o 5, para os fins designados nos artigos 31.^o, 42.^o, 49.^o e 51.^o

Porto, 11 de abril de 1894. — O secretario da assembléa geral, pela nova companhia utilidade publica, *Julio Gomes dos Santos*.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de abril de 1894.

Estamos em pleno dia de eleições e, como é natural, pouco se tem pensado em negocios. Todo o tempo tem sido pouco para a faina eleitoral. No entretanto durante a quinzena a abundancia de disponibilidades facilitou bastante os descontos, de modo até a estabelecer concorrência com o Banco de Portugal. Effectuaram-se alguns descontos a 6, mas os de maior vulto não puderam ser realisados a melhor de 5 1/2 p. c.

Pouco movimentadas as operações da bolsa, porque não houve, nos titulos preferidos, concorrência proporcional á procura. As obrigações dos tabacos, que tiveram importante alta em Paris, subiram até 91\$500 réis, com tendencia a elevar-se até ao nivelamento d'estes titulos com os dos outros fundos do estado, para o que será preciso attingirem o preço de 504 francos ou seja 100 7/8 p. c. Desenvolveu-se tambem uma certa procura das obrigações de 4 1/2 do Banco Nacional Ultramarino.

A conversão de obrigações dos tabacos em obrigações de 4 1/2 do Banco Nacional Ultramarino tem vantagem, mas o mercado não pode satisfazer a procura. Estas obrigações vencem o mes-

mo juro das dos tabacos e tem garantias de primeira ordem. Estabelecendo-se a procura, subiram de 70\$000 a 76\$000 réis. É preciso notar que o juro d'estas obrigações é pago em ouro e que ellas tem a garantia hypothecaria das propriedades do banco, que são valiosissimas.

As acções do Banco de Portugal continuaram a ter boa procura, mas sendo, como é, o mercado restricto, qualquer venda forçada se reflecte immediatamente nas cotações, e assim, apesar das vendas realisadas, o preço d'estes titulos pouco se modificou, oscilando entre 114\$000 réis e 115\$000 réis. Como já dissémos, as acções do Banco de Portugal tem uma larga margem para a alta, visto como dentro em pouco já não será necessario destinar á consolidação do activo uma parte dos seus avultados lucros.

*

Pouco animados os negocios do mercado de cambios, tendo comtudo algumas intermittencias consoante a procura commercial. Letras sobre Londres (90 d.) foram negociadas entre 40 11/16 e 40 13/16. Os chéques regularam:—sobre Londres de 40 1/2 a 40 3/8. Sobre Paris de 705 a 708.

*

As inscrições não tem tido grande procura, afrouxando por isso os preços até 35. A divida externa teve pequeno movimento a 29,10 e 20,15. As obrigações de 4 p. c. 1888 regularam de 15\$100 a 15\$500 réis, as de 4 1/2, convertidas, 46\$000 réis, com o coupon e as externas a 36\$700 cortado o coupon d'abril. As convertidas baixaram a 45\$000 réis sem coupon. Continuou a procura das obrigações prediaes (6 p. c. ass.) que regularam a 91\$000 e 91\$300 réis, e a 91\$200 as de coupon e a 87\$000 as de 5 p. c. ass. As obrigações *Loanda Ambaca* continuam favorecidas, restaurando-se a confiança no valor d'este papel, que sempre dissémos ser dos que melhores vantagens offerecia á collocação de capitães. Estão já a 64\$500 e 66\$000 réis.

*

O Banco Nacional Ultramarino foi auctorisado a fazer recunhagem na casa da moeda de 100.000 pesos e 200.000 rupias, que tem nos seus cofres do ultramar. Todas as despesas da recunhagem correrão por sua conta e deverá receber em prata portugueza um peso correspondente ao da prata estrangeira que receber. Esta operação, que é vantajosa para o Banco porque o liberta de um stock de moeda muito susceptivel da depreciação por moeda portugueza, é-o egualmente para o Estado, porque sendo urgente e inadmiavel substituir a diversidade de moedas estrangeiras, que tem curso forçado no ultramar, por moeda portugueza, conseguirá em parte este *desideratum* sem dispendio algum, sem pagar fretes e seguros da moeda a retirar nem a amoedação.

*

A situação do Brazil continúa na mesma, parecendo que os factos se vão encarregando de dar razão ás duvidas que aqui manifestámos ácerca da influencia que realmente póde ter na revolução o desarmamento do contr'almirante Saldanha da Gama e dos seus officiaes e marinheiros. As ultimas noticias asseguram que a revolução tem ganho muito terreno no Rio Grande de Sul. Não nos parece que a ordem se restabeleça tão cedo como se afigura a alguns optimistas.

*

Estão annunciadas algumas modificações importantes no regimen da contribuição industrial, que tão clamorosos protestos provocou da parte das classes interessadas. Como, porém, as suposições que a este respeito vieram a publico, tem um character essencialmente officioso, a que o periodo actual póde tirar a importancia, é necessario aguardar as declarações officiaes que nos dirão se foram realmente attendidas todas as reclamações sobre o assumpto dirigidas ao governo.

J. F.

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

ABRIL

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Bolsa de Lisboa :															
Inscrições assent.	-	35,85	36,25	35,30	-	35,45	35,10	-	35,00	34,90	35,00	35,00	35,00	35,00	-
" coupon.	-	-	-	-	-	-	34,90	-	35,00	35,00	-	34,92	35,05	35,00	-
Divida externa.	-	29,20	29,15	-	-	-	-	-	29,30	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres 3 0/0:	-	22,50	22,50	22,25	22,37	22,37	22,37	-	22,37	22,37	22,25	22,25	22,37	22,25	-
Bolsa de Paris 3 0/0:...	-	22,62	22,31	22,28	22,25	22,50	22,50	-	22,43	22,37	22,31	22,31	22,37	22,37	-

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

BOLSAS	TITULOS	1894 - ABRIL - DIAS													
		2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. ^a Real Portuguesa .	—	—	15.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Portuguesa .	—	—	30.600	31.000	—	—	—	—	—	30.500	—	—	—	—
	» Comp. ^a Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	64.000	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris	ACÇÕES Comp. ^a Real Portuguesa .	60	60	60	60	62,50	—	—	—	60	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal .	54	50	54	51	54	—	50	50	48	50	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha	105	105	105	105	104,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante .	153	152	150	150	148	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	227,50	225	225	—	225	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Portuguesa .	129	129	122,50	122	123	124,75	124,50	123	121	120,50	119	—	—	—
	» C. ^a da Beira Alta	78,50	80	78	78	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal .	154	153	149	150	151	150	150	150	150	—	145	—	—	—
Amsterd. . Bruxellas .	» Norte Hespanha 1. ^a hypot. .	277	278	277	275	286	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	52,87	53	55	55,25	—	55	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1894			1893			Totaes		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1894	1893	1894	1893		
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
	Antiga rede	12 18	Março	690	50.477:000	73:711	690	52.537:667	77:590	555.082:000	562.448:023	-	7.366:023
	enova não	19 25	»	»	47.416:000	68:718	»	52.537:667	77:590	602.498:000	614.985:690	-	12 487:690
	garantida.	26 1	Abril	»	47.397:000	68:691	»	52.493:823	76:078	649.895:000	667.469:513	-	17.574:513
	Nova rede	12 18	Março	380	5.505:000	14:486	334	5.290:278	15:839	52.392:000	55.072:037	-	2.680:037
	garantida.	19 25	»	»	5.111:000	13:450	»	5.290:278	15:839	57.503:000	60.362:315	-	2.859:315
		26 1	Abril	»	5.052:000	13:294	»	5.229:641	15:657	62.555:000	65.591:956	-	3.036:956
		19 25	Fev.	475	13.137:180	27:657	475	13.013:390	27:396	101.671:595	113.608:175	-	11.936:580
	Sul e Sueste...	26 4	Março	»	13.792:400	29:036	»	12.920:745	27:201	115.463:995	126.528:920	-	11.064:925
		5 11	»	»	13.285:260	27:968	»	13.088:920	27:555	128.749:255	139.617:840	-	10.868:585
Minho e Douro.	5 11	Fev.	353	14.342:456	40:630	353	17.384:512	49:247	85.115:236	95.599:773	-	10 484:537	
	12 18	»	»	16.046:776	45:458	»	17.574:867	49:787	101.162:012	113.174:640	-	12.012:628	
	19 25	»	»	15.720:269	44:533	»	13 927:023	39:453	116.882:271	127.101:663	-	10.210:382	
Beira Alta.....	26 4	Março	253	6.209:806	24:545	253	6.135:924	24:253	45.995:408	51.853:946	-	5.838:538	
	5 11	»	»	4.255:290	16:819	»	6.093:892	24:087	50.250:698	57.947:838	-	7.697:140	
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	12 18	»	»	5.200:187	20:554	»	5.583:674	22:069	55.450:885	63.531:512	-	8.080:627	
	12 18	Fev.	105	1.052:347	10:022	105	1.118:027	10:647	7.179:064	9.232:177	-	2.053:113	
	19 25	»	»	1.103:704	10:511	»	1.296:734	12:349	8.282:768	10.528:911	-	2.246:143	
Norte de Hespa- nha	26 4	Março	»	2.143:567	20:414	»	1.270:575	12:100	10.426:335	11.799:486	-	1.373:151	
	11 17	»	3393 Ps.	1.532:346	Ps. 434	3393 Ps.	1.463:213	Ps. 431	Ps. 16.827:859	Ps. 16.245:845	582:014	-	
	18 24	»	»	1.472:285	417	»	1.448:213	427	18.300:145	17.694:159	605:986	-	
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	19 25	Março	2672	951:819	356	2672	937:163	351	11.631:314	11.727:575	-	96:261	
	26 1	Abril	»	920:293	344	»	899:934	336	12 551:607	12.627:509	-	75:902	
Andaluzes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	12 18	Março	894	262:713	294	894	269:538	301	2.862:101	2.995:543	-	133:142	
	19 25	»	»	241:886	271	»	274:240	307	3.103:988	3.269:783	-	165:795	
Zafra a Huelva.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	26 1	Abril	180	44:509	247	180	42:069	233	608:197	560:408	47:789	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de abril de 1894

LINHAS DA COMPANHIA REAL				Lisboa R.-Fig. ^a Fig. ^a -Lisboa R.				Bemfica-Caso. Caso.-Bemfica				LINHAS DO SUL E SUESTE				LINHAS DO MINHO E DOURO				
Lisboa R.-Porto		Porto-Lisboa R.		Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Lisboa T.P.-Faro		Faro-Lisboa T.P.		Porto-Vianna		Vianna-Valença		
8-45 t.	7-20 m.	2-45 t.	4-30 m.	7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.	8-30 m.	9-52 m.	5-40 m.	7-5 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	11-23 m.	7-0 m.	9-15 t.	
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.																	
Lisboa C.S.-Port.		Port.-Lisboa C.S.										Lisboa T.P.-Pias		Pias-Lisboa T.P.		Porto-Valença		Valença-Porto		
7-30 m.	9-0 t.	8-45 m.	10-30 t.	5-40 t.	7-55 t.	5-45 m.	8-5 m.					4-30 t.	2-45 m.	8-10 m.	4-40 t.	8-20 m.	1-26 t.	2-40 m.	8-19 m.	
																	11-0 m.	3-15 t.	9-45 m.	2-15 t.
																	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
																	—	—	3-25 t.	10-30 t.
Aveiro a Porto		Porto a Aveiro										Pias-Faro		Faro-Pias		Porto-Braga		Braga-Porto		
Excepto aos domingos												8-10 m.	7-40 t.	6-30 t.	2-45 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.	
4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-37 t.													8-20 m.	10-45 m.	11-45 m.	2-15 t.	
11-20 m.	3-35 t.	5-30 m.	9-35 m.													11-0 m.	1-20 t.	3-25 t.	6-0 t.	
																5-40 t.	8-25 t.	6-50 t.	10-30 t.	
Lisboa R.-V. Ato.		V. Ato.-Lisboa R.										Lisboa T.P. Ext.		Ext.-Lisboa T.P.		Nine-Braga		Braga-Nine		
7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.									8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.	4-25 t.	5-0 t.	9-19 m.	9-54 m.	
2. ^{as} 4. ^{as} e sab.		2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}										4-30 t.	11-10 t.	9-10 m.	4-40 t.					
7-15 t.	1-50 m.	9-40 m.	4-8 t.																	
Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.										Lisb.T.P.-Setub.		Setub.-Lisb.T.P.		Porto-B.d'Alva		B.d'Alva-Porto		
7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.									8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.	7-40 m.	3-15 t.	10-40 m.	6-30 t.	
												4-30 t.	6-25 t.	2-30 t.	4-40 t.	3. ^{as} 5. ^{as} e sab.	2. ^{as} 4. ^{as} e sextas			
																1-30 t.	8-30 t.	4-40 m.	10-59 m.	
Lisboa C.S.-Bad.		Bad.-Lisboa C.S.										Lisb.T.P.-Setub.		Setub.-Lisb.T.P.		Porto-Tua		Tua-Porto		
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-30 t.									8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.	4-25 t.	5-0 t.	9-19 m.	9-54 m.	
Lisboa C.S.-Sant.		Sant.-Lisboa C.S.										P. Novo-Setub.		Setub.-P.		Domingos segundas quartas e sextas				
11-0 m.	1-40 t.	6-45 m.	9-20 m.									3-15 t.	3-42 t.			1-25 t.	9-20 t.	3-0 t.	10-45 t.	
4-30 t.	7-10 t.	5-20 t.	8-0 t.																	
Lisb.-C. S. Entr.		Entr. Lisb.-C. S.										Beja-C. Branca		C. Branca-Beja		Porto-Regoa		Regoa-Porto		
Excepto às 2. ^{as} f. Excepto aos dom.												4-15 t.	7-6 t.	6-10 m.	9-0 m.	6-0 t.	11-30 t.	3-28 m.	8-19 m.	
4-0 m.	11-10 m.	5-30 m.	1-5 t.																	
Lisboa R.-Fig. ^a		Fig. ^a -Lisboa R.										Beja-Faro		Faro-Beja		Regoa-B.d'Alva		B.d'Alva-Regoa		
7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.									11-10 m.	7-40 t.	6-20 m.	2-30 t.	5-0 m.	10-10 m.	5-0 t.	10-10 t.	
Lisboa R.-Leiria		Leiria-Lisboa R.																		
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.																	
Lisboa R.-Figueira		Figueira-Lisboa R.																		
5-40 t.	7-55 t.	5-45 m.	8-5 m.																	
Figueira-Alfar.		Alfar-Figueira																		
4-50 m.	5-32 m.	5-45 m.	6-45 m.																	
2-0 t.	3-0 t.	3-15 t.	4-15 t.																	
7-0 t.	7-59 t.	8-5 t.	8-49 t.																	
Lisboa R.-Cintra		Cintra-Lisboa R.																		
7-0 m.	8-11 m.	7-30 m.	8-40 m.																	
11-0 m.	12-3 t.	9-0 m.	10-0 m.																	
4-30 t.	5-32 t.	3-0 t.	4-0 t.																	
6-0 t.	7-16 t.	5-45 t.	6-46 t.																	
8-30 t.	9-33 t.	9-50 t.	11-0 t.																	
Aos domingos e dias santificados																				
1-30 t.	2-33 t.	8-10 t.	9-10 t.																	
Lisboa R.-Caso.		Caso.-Lisboa R.																		
6-30 m.	7-56 m.	8-30 m.	9-49 m.																	
11-30 m.	12-52 t.	10-30 m.	11-49 m.																	
4-15 t.	5-37 t.	4-30 t.	5-55 t.																	
6-30 t.	7-58 t.	6-30 t.	7-51 t.																	
Aos domingos e dias santificados																				
1-15 t.	2-42 t.	8-30 t.	9-59 t.																	

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas no mez de janeiro de 1894

Charles James Fauvel—Forno aperfeiçoado para o tratamento de minerios refractarios no qual as impurezas do minerio são oxidadas fóra do alcance dos gases da combustão—Desde 11 de janeiro de 1894—5 annos.

Soenderop & C.^{te}—Disposição de inversão automatica para elevadores de agua que funcçãoam por meio do ar comprimido.—Desde 26 de janeiro de 1894—1 anno.

Robert Hutchinson—Aperfeiçoamento no tratamento, preparação e formação de compostos de gutta-percha e borracha—Desde 26 de janeiro de 1894—5 annos.

Antonio Franco—Medicamento denominado «Callicida»—Desde 30 de janeiro de 1894—4 annos. (a)

Lucien Laporte—Forma articulada corte V para fabricação de todos os generos de calçado para homens, senhoras e creanças—Desde 30 de janeiro de 1894—1 anno.

Karl Julius Ramspeck, Heinrich Carl Barthold Schäfer e Joachim Wilhelm Christoph Harms—Apparelho aperfeiçoado para tiragem automatica de photographias—Desde 30 de janeiro de 1894—1 anno. (b)

Carl Weitenkamp—Processo e apparelho para separar substancias solidas ou liquidas dissolvidas em alcool, ether ou chloroformio, sem vaporização do dissolvente—Desde 31 de janeiro de 1894—1 anno. (c)

Patentes de invenção, cujos prazos de concessão terminaram no mez de janeiro de 1894

Ludwig Keyling—Novo processo e apparelho para o fabrico de escumilha, perdigotos e balas de qualquer metal—17 de janeiro de 1889.

William Dalrymple Borland—Aperfeiçoamentos em substancias explosivas, consistindo especialmente nos materiaes para as absorverem—30 de janeiro de 1889.

Carl Eduard Benedix—Novo processo e apparelho para conservar liquidos de facil decomposição, taes como cerveja, vinho, leite, etc., e para fabricar bebidas que contenham acido carbonico—12 de janeiro de 1893.

Joseph Pilet—Regulador de valvulas equilibradas para machinas a vapor—12 de janeiro de 1893.

Ulysse Bensch Jeune e Ulysse Capelle—Forros de tecos metallicos em folha de ferro perfurado e ondulado tendente a garantir os edificios contra o incendio—20 de janeiro de 1893.

Repartição da industria, em 31 de janeiro de 1894.—O chefe da repartição, *Joaquim Tello*.

(a) Esta patente foi anteriormente concedida por dois annos por alvará n.º 1:196 de 24 de novembro de 1887 e prorogado este praso por mais quatro annos por alvará n.º 1:414 de 21 de dezembro de 1889.

(b) Esta patente foi anteriormente concedida por tres annos por alvará n.º 1:544 de 4 de fevereiro de 1891.

(c) Esta patente foi anteriormente concedida por um anno por alvará n.º 1:754 de 23 de janeiro de 1893.

LINHAS PORTUGUEZAS

Um processo original.—Ha dias um carroceiro quebrou um dos grandes vidros das portas da estação central do Rocio.

O chefe da estação convidou-o a pagar o prejuizo, e, como o carroceiro não pudesse ou não quizesse fazel-o, foi pelo mesmo chefe autoado e entregue á policia que o apresentou, com o respectivo auto, em juizo.

Ora é preciso notar que os chefes das estações dos caminhos de ferro são ajuramentados, em virtude do § 2.º do artigo 17 do decreto de 31 de dezembro de 1864, pelo qual são considerados agentes da auctoridade publica, podendo lavrar autos por todas as violações dos regulamentos ferroviarios, reclamar a intervenção da auctoridade e até andarem armados, sem licença especial.

Succede porém, não se sabe porquê, que apesar do carroceiro ser considerado delinquente e tanto que foi preciso afiançar-se para não ir para a cadeia, o sr. delegado do ministerio publico promoveu processo contra o

chefe da estação, por *abuso de auctoridade (!)* sendo este preso hontem e tendo que afiançar-se e agravar da injusta pronuncia pelo crime de não consentir que os carroceiros deterioreem o edificio da estação.

Não nos sobra espaço para commentarios, e o facto é de si tão original, que a simples exposição os dispensa.

Só desejavamos ver a cara do sr. delegado quando lhe lerem o artigo 17 do decreto de 31 de dezembro de 1864 que s. ex.^a, pelo que se vê, desconhece por completo.

Mossamedes a Benguella.—Consta que está em via de resolver-se favoravelmente a questão da conclusão dos caminhos de ferro de Mossamedes a Benguella. Uma empresa propõe-se realisar-a sem subsidio. A junta consultiva do ultramar opinou por que se concedesse um subsidio equivalente a 75 % do excesso do rendimento das alfandegas de Mossamedes e Benguella, calculado pela média dos rendimentos dos annos de 1882 a 1892, o que parece ser agora desnecessario.

Sul e Sueste.—Foram já presentes ao governo os projectos de ampliação do caes da estação de Evora e o de construcção de um novo caes coberto na estação de Cuba.

Pessoal do governo.—Foi graduado em fiscal de 1.ª classe com o respectivo vencimento, o fiscal de 2.ª classe do movimento e trafego, sr. Eduardo Augusto Gomes Caldas, que se acha ás ordens do commissario geral junto da Companhia Real.

—Tambem foi nomeado amanuense da 3.ª classe da direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro um servente da mesma por nome Bastos. Continúa porém a servir na repartição de estatística do ministerio de obras publicas.

Milagres eleitoraes no caso.

LINHAS HESPANHOLAS

Salamanca a Vitigudino.—Parece que uma importante casa bancaria de Madrid trata do projecto da construcção de um caminho de ferro de via estreita de Salamanca a Vitigudino, passando pelas caldas de Calsadilla e Ledesma.

Valdelamusa a Peña del Hierro.—Está em estudo um ramal de via larga que, partindo da estação de Valdelamusa, na linha de Zafra a Huelva, passe pelas minas de pirites de ferro e cobre de Cueva de la Mora, San Miguel, La Pedrosa, San Crispin, Chaparrita e termine em Peña del Hierro. Com esta linha ficarão perfeitamente servidas para o transporte dos seus productos todas as referidas minas e outras do trajecto, augmentando o trafego da linha de Zafra a Huelva, já muito importante em productos mineraes, como aqui dissémos quando descrevemos aquella linha.

Játiva a Alcoy.—São satisfactorias as noticias sobre a construcção d'este caminho de ferro.

A estação de Onteniente já está completamente prompta e os trabalhos para Alcoy marcham com grande rapidez. Actualmente procede-se á perfuração dos dois lados do primeiro tunnel que existe para lá da estação de Bocairente. Do lado de Onteniente trabalha um grupo de 100 operarios, que já perfurou perto de 200 metros dos 554 que terá o tunnel, do outro lado ha sómente um grupo de 35 operarios, por não permittir o estado dos trabalhos occupar maior numero, tendo-se construido 5 metros de galeria.

Cruzamento de estradas.—Pelo ministerio das obras publicas foi ordenado que quando a construcção d'um caminho de ferro necessite cruzar, desviar ou modificar alguma estrada do Estado, deverá ser presente o competente projecto á approvação dos engenheiros chefes das provincias e divisões respectivas. Se estes funcionarios o approvarem, poderão logo começar as obras, e no caso de não ser approvado, submeter-se-ha ao parecer do ministerio das obras publicas, acompanhado das informações dos ditos engenheiros-chefes.

O subsidio ás companhias.—O *Liberal* de ha dias diz que as companhias de caminhos de ferro voltaram com mais insistencia a pedir ao novo governo o subsidio que tinham sollicitado do governo anterior, visto que este não quiz resolver tão intrincado assumpto.

Diz ainda o mesmo jornal que as companhias pedem subsidios a fazenda. O nosso collega de Madrid, *Gaceta de los Caminos de Hierro*, observa que as empresas não querem desembolso algum do Estado, porque este teria pelo contrario melhores productos no augmento de impostos sobre os rendimentos dos caminhos de ferro e o beneficio da alta nos cambios, o que seria de summa importancia para o governo que tem que collocar no estrangeiro grandes quantias para o pagamento de *coupons* da divida externa.

San Sebastian á ilha de St. Clara. — O architecto D. M. Alberto del Palacio, auctor do projecto do caminho, de ferro aereo electrico, a que já aqui nos referimos no numero anterior, depois de conferenciar com a rainha regente e a infanta D. Izabel, das quaes recebeu elogios pela sua iniciativa, e de haver recebido do governo todo o concurso que necessitava, marcou o praso para a construcção do caminho de ferro na capital de Guipúzcoa.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

No dia 31 de março ultimo reuniu a assembléa geral da companhia do Oeste, sob a presidencia de Mr. Ed. Blount, presidente do conselho d'administração.

As insufficiencias cobertas pelo Estado parece que tendem a augmentar.

Em 1893 os resultados foram:

	Francos
Receitas brutas da exploração.....	153.451:000
Despesas	92.679:000
Producto liquido.....	90.772:000
Deduzindo os encargos de emprestimos com juro garantido.....	81.073:000
Houve uma insufficiencia de.....	20.301:000

Em 1892 a insufficiencia fôra menor, 2 1/2 milhões pouco mais ou menos. Este augmento foi produzido pelo supremo esforço que a companhia empregou para, em 1893, dar uma certa regularisação á marcha dos comboios para os serviços de grande velocidade e para favorecer o desenvolvimento do trafego.

O Estado terá o maior interesse em defender o mais possivel a linha do Oeste, afim de aliviar os encargos da sua garantia, e o parlamento deve conhecer o prejuizo que causa ás finanças publicas certos projectos de concorrência fluvial.

O rendimento reservado ás acções entra 11.550:000 francos nas verbas de encargos supra; d'esta somma pagou-se no primeiro de outubro 17 fr. 50 de dividendo ás 274:343 acções de capital ou seja..	4.801:000
Além d'isso foi lançado á conta do fundo de amortisação o juro das 25:657 acções já amortisadas ou seja.....	449:000
Total.....	Fr. 5.250:000

Ficou pois disponivel uma somma de 6.300:000 francos que representa 21 fr. por acção, de que resulta o dividendo de 38 fr. 50 por acção.

Em 24 de fevereiro ultimo reuniu o conselho consultivo dos caminhos de ferro, ao qual o ministro das obras publicas perguntou se a lei de 27 de dezembro de 1890 impunha ás companhias a organização de caixas de reformas e soccorros.

O relator da resposta, mr. Chauchat foi de parecer que a lei de 27 de dezembro de 1890 não impõe a referida organização ás companhias, e que algumas que a estabeleceram são obrigadas a apresentar os seus regulamentos á approvação ministerial.

Reuniu no dia 22 a assembléa ordinaria da companhia d'Orleans para apreciar as contas de 1893.

A exploração da rêde principal, a unica que influe actualmente na conta de garantia, rendeu no anno findo:

Francos.....	171.858:060,62
As despesas foram.....	86.145:789,97
Houve portanto um excesso de receita de.....	85.712:270,65
Juntando o saldo devido pelo estado pelas linhas trocadas, e o producto liquido das linhas que pertencem á conta de garantia	3.521:564,37

Total das receitas.....	89.233:835,02
Os encargos garantidos foram.....	101.791:685,41

Houve pois uma insufficiencia de..... 12.557:850,39

Tal é a somma que o Estado deve abonar á companhia.

RUSSIA

O jornaes allemães fallam com persistencia do proximo resgate da rêde do Sud-Oeste. O nosso collega *Moniteur des Interêts Materiels* põe por emquanto isto em duvida, fundando-se em que não só é inconveniente para o thesouro encher o mercado de novos titulos russos, como pelas difficuldades que apresenta a administração d'esta grande rêde por conta do Estado. A direcção geral dos caminhos de ferro do Estado tem já um augmento de trabalho a organizar pelas rêdes compradas ha pouco a Grande Sociedade e ás companhias de Orel-Witebsk, Riga-Dunaburg, Mittau, etc.

A existencia da companhia do Sud-Oeste não está, segundo conclue o nosso collega, ameaçada por emquanto, porque ainda vae construir uma linha directa de S. Petersburgo a Kiév, tendo já sido elaborados os planos d'este caminho de ferro.

Kiév, um dos grandes centros da Russia, está ligado á capital por tres linhas muito indirectas: S. Petersburgo-Moskou-Koursk Kiév (1.554 verstes), S. Petersburgo Belostok-Brest-Litowsk-Kiév (1.618 verstes) e S. Petersburgo-Vilna-Kovno-Kiév (1.501 verstes).

A linha directa que não apresenta difficuldade especial de construcção só teria uma extensão de 1.020 verstes. A partir de S. Petersburgo a linha dirige-se para Witebsk, passando em Orscha a linha Moscou-Brest, depois, entrando no valle do Dnieper, costeará este rio, atravessará em Zlobine o caminho de Libau-Rommy, depois a linha Homel-Pinsk e, seguindo o Dnieper, chegará a Kiév.

BRAZIL

Segundo uma estatistica que temos por certa, as receitas do caminho de ferro de Paranagua a Curityba elevaram-se a 3.299.298 frs. ou seja para cima de 20.000 frs. por kilometro.

As despesas ordinarias e extraordinarias não excederam 50 % da receita e por conseguinte houve durante o anno um lucro superior a 1.600.000 frs. ou seja mais de 70 % da importancia da garantia do governo brasileiros.

A exploração dos prolongamentos deu resultados ainda mais satisfactorias.

A ultima secção foi aberta no mez de maio passado; desde esta data as receitas temido sempre augmentando, subindo de fr. 111.183 em junho a fr. 187.287 em novembro, ou seja 11.500 fr. por kilometro.

A despesa media não chegou a 85.000 fr. por mez.

A exploração caminha pois de maneira a poder-se dar um lucro, durante o anno, de 1 milhão de francos, (numeros redondos) ou to é 5.000 fr. por kilometro, equivalente á importancia de garantia do governo brasileiro.

A sociedade «Dyle et Bacalan», constructora de varios ramaes d'esta linha, diz no seu relatorio, do qual extrahimos estes dados, que a situação financeira da companhia é a mais lisongeira.

ESTADOS UNIDOS

Em Nawark, na Nova Jersey, está sendo adoptado nos tremvias a tracção a gaz, dando os melhores resultados.

O carro completamente cheio de passageiros pôde assim vencer rampas muito mais fortes e com maior rapidez do que os carros electricos.

Ha pouco um tremvia a gaz venceu em 24 minutos uma rampa que os vehiculos electricos levariam 45 minutos a percorrer. Estes motores tem sido tambem usados com os melhores resultados em Chicago, sendo empregado gaz comprimido em vez do gaz liquido, e podendo o motor adaptar-se a ambos os usos. Os motores são muito silenciosos e a combustão dos gases é tão perfeita que não produz o menor cheiro.

Algumas notas sobre o movimento de passageiros nas linhas ferreas americanas com destino á exposiçao de Chicago:

Nas grandes linhas o numero total de passageiros foi de 9.916.000. — Nas linhas suburbanas, 24.386.000 e nas locaes, incluindo os tremvias e vapores, 215.750.000.

A *Chicago City Railway Company*, que servia directamente a exposiçao, transportou 94 milhões de passageiros em 6 mezes; no dia das festas de Chicago o movimento foi de 762.000 passageiros.

Este movimento extraordinario obrigou a companhia a construir 500 carruagens supplementares.

MERCADO DE METAES

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

Em 11 de abril

Cobre — Mercado activo. — Spot Gobs & Gmbs, Lb. 40 $\frac{11}{3}$ a Lb. 40 $\frac{16}{3}$ — Tres mezes: Lb. 41 $\frac{3}{9}$ a Lb. 41 $\frac{8}{9}$ — Tough: Lb. 43 $\frac{10}{-}$ a Lb. 44 — Best: Lb. 44 $\frac{10}{-}$ a Lb. 45 — Chapas: Lb. 51 a Lb. 52.

Metal Amarello — 4 $\frac{1}{2}$ a 4 $\frac{3}{8}$ d.

Estanho — Irregular. — Straits: Lb. 69 $\frac{15}{-}$ a Lb. 70 $\frac{5}{-}$. — Australiano: Lb. 70 $\frac{5}{-}$ a Lb. 70 $\frac{15}{-}$. — Tres mezes: Lb. 70 $\frac{15}{-}$ a Lb. 71 $\frac{5}{-}$ — Inglez: Lb. 74 $\frac{10}{-}$ a Lb. 75 $\frac{10}{-}$.

Chumbo — Inglez: Lb. 9 $\frac{7}{6}$ a Lb. 9 $\frac{10}{-}$. — Hespanhol: Lb. 9 $\frac{6}{3}$.

Zinco (spelter) — Lb. 15 $\frac{16}{3}$ a Lb. 15 $\frac{18}{9}$.

Prata — Facil a 28 $\frac{3}{4}$ d.

Azougue — Lb. 5 $\frac{10}{-}$ em primeira mão. — Lb. 5 $\frac{7}{6}$ em segunda mão.

Antimonio — Lb. 36 $\frac{10}{-}$.

Ferro — Escocoz, pigs 42/11 a dinheiro 43/1 $\frac{1}{2}$ um mez.

» — Middlesbro, 36/2 $\frac{1}{2}$ » » 36/4 $\frac{1}{2}$ » »

» — Hematite, 45/1 » » 45/3 $\frac{1}{2}$ » »

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 25 do corrente, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de peças de ferro fundido.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 47\$500. Este deposito será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, e terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem da referida direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias não feriados ou santificados, desde as dez horas da manhã até ás quatro horas da tarde.

Lisboa, 3 de abril de 1894.

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 26 do corrente mez, perante o administrador do 2.º bairro d'esta cidade, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de cartão em folhas rectangulares de 0^m,500×0^m,320×0^m,001.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 26\$310, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar, o primeiro na thesouraria d'estes caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

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

Lisboa, 6 de abril de 1894.

Caminhos de Ferro do Minho e Douro

Serviço de via e obras

Construcção do 2.º lanço da estrada de Almendra á estação de Almendra, comprehendido entre a Portella dos Garrochos e a estrada de Almendra — 1.ª e 2.ª tarefa: terraplenagens e obras de arte entre os perfis 1 e 47.

Pelo presente se faz publico que no dia 19 do proximo mez de abril, ao meio dia, na estação de Almendra e perante o respectivo chefe do serviço, se ha de proceder ao concurso publico para a arrematação da 1.ª e 2.ª tarefas de terraplenagens e obras de arte entre os perfis 1 e 47 do 2.º lanço da estrada de Almendra á estação de Almendra, comprehendido entre a Portella dos Garrochos e a estação de Almendra.

O deposito provisorio a fazer para ser admittido como licitante será de 15\$000 réis para a 1.ª e de 10\$000 réis para a 2.ª tarefa, e o deposito definitivo será de 5 p. c. da importancia da adjudicação.

O projecto, condições da arrematação e caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da

manhã até ás 3 da tarde, na repartição de via e obras, na estação do Porto, e na secretaria da 4.ª secção, na estação do Pinhão.

Porto, 31 de março de 1894.

Fornecimento de madeiras

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 18 do corrente, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha de proceder ao concurso publico, para o fornecimento de 200 pranchões de madeira de Riga, e ás duas horas da tarde se recebem tambem propostas para o fornecimento de oito vigas de carvalho do norte, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido á licitação terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 12\$000 réis para cada uma das arrematações.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 p. c. da importancia total do fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 6 de abril de 1894.

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Fornecimento de relógios para estações

No dia 26 do corrente mez d'abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de seis relógios angulares para estações.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 9 de abril de 1894.

Fornecimento de ferro para fundição

(Repetição do concurso de 29 de março)

No dia 10 de maio, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 70:000 kilogrammas de ferro em linguados para fundição.

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

Lisboa, 13 de abril de 1894.

TAREFA N.º 41

Construcção de abrigos para os apeadeiros de

	Base de licitação
Sete Rios.....	127\$000 réis.
Larangeiras.....	132\$000 »
Rego.....	132\$000 »
Campo Pequeno.....	132\$000 »
Areeiro.....	132\$000 »
Chellas.....	132\$000 »
Marvilla (no ramal de Cintura).....	132\$000 »
Queluz-Bellas.....	155\$000 »
Total....	1:074\$000 réis.

Pela 1 hora da tarde do dia 2 de maio proximo, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas até áquella hora recebidas para a arrematação da tarefa n.º 41. As condições para esta arrematação estão patentes na repartição central do serviço de via e obras, estação de Lisboa (Santa Apolonia) todos os dias não santificados desde as 11 horas da manhã até ás 4 da tarde.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais abrigos, deverão ser dirigidas em carta fechada ao director geral da companhia, estação central de Lisboa (Rocio), indicando exteriormente no subscripto — «Proposta para a construcção de abrigos» e serão redigidas conforme o teor seguinte: — Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a executar a tarefa n.º 41 do serviço de via e obras da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes — construcção de abrigos para apeadeiros (designar-se-ha o abrigo ou abrigos para que fizer a proposta), segundo as condições patentes na repartição do referido serviço de via e obras e das quaes tomei pleno conhecimento, pela quantia total de... (por extenso) réis — (designar-se-ha o preco por cada abrigo) — Data e assignatura (por extenso e em letra bem intelligivel).

Deposito provisorio a fazer no cofre da companhia real, 5\$000 para cada abrigo.

Lisboa, 13 d'abril de 1894.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Bruxellas.—Messageries des Grands Express Européens.—Sordet et Compagnie.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de comissões.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Miguel Amancio e Fernandes—Rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—Compagnie des Wagons-Lits.—Rua do Principe.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.
Porto.—Augusto Laverre—Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Vienna.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

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

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

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

LISBOA **Hotel Camões**—Travessa de S. Nicolau, 13—No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros—Desde 1\$000 por dia.

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

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

LISBOA **Hotel Avenida**—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 53—Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

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

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

LISBOA **Grand Hotel de l'Europe**—Maison française de 1.º ordre—au centre de la ville—Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

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

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

LISBOA **Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e apostos.—Preços de 1\$000 rs. para cima.

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

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

CINTRA **La Wence's Hotel**—Frequentado pela primeira sociedade portuguesa e estrangeira. Bons quartos e sallas por preços modicos.

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

CINTRA **Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, apostos confortaveis e asseados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços rasoaveis.

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

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

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

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

PORTO **Hotel Bragança**—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Meza, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção.—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

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

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

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

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

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

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—iluminação electrica—luxuosos pateos—salla de jantar para 200 pessoas—banhos.

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

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria**—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos apostos, excellent serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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



REAL COMPANHIA VINICOLA DO NORTE DE PORTUGAL

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro, qualidade já relativamente apreciavel a principiar em 300 réis a garrafa.

VINHOS DE MESA

qualidades especiaes do Douro e verdes superiores de Amarante, Minho e Basto.

VINHOS ESPUMOSOS

rivalisando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1. ^a reserva	garrafa	1\$000 réis
» » » secco	»	1\$000 »
» » » extra secco	»	1\$000 »
» » grande vinho espumante	»	1\$200 »

Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hotéis.

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, 117

FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72

Aos Colleccionadores HENRIQUINOS

A **Fundição do Ouro**, querendo prestar ás festas do **Centenario Henriquino** uma homenagem duradoura e que só o proposito pudesse destruir, mandou fundir 12 elegantissimas chapas em forma de escudo, encimadas pela caravella historica, e preenchidas com a estrophe dos **LUSIADAS**, que S. M. El-Rei, o sr. D. Carlos, transcreveu no album **IN MEMORIAM** a mais elegante commemoração impressa que sahio no Porto por ocasião das festas do **CENTENARIO**.

Essas chapas são numeradas com os n.^{os} 1 a 12, e o seu molde foi seguidamente destruido para que d'elle se não pudesse fundir mais nenhuma.

Os colleccionadores que as desejem possuir queiram dirigir as suas encomendas á

FABRICA DA FUNDIÇÃO DO OURO

certos de que a venda se effectuará pela ordem da recepção das mesmas encomendas.

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

DO

Prado, Mariannaia e Sobreirinho em Thomar

**Penedo e Casal d'Ermio 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

D. M. da Costa Ribeiro & C.^a

**Effectuam-se 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

Telephonê n.º 313

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

DE

João Carlos da Fonseca

66 — Rua de Vasco da Gama — 66

LISBOA

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

Preços limitadissimos

J. B. FERNANDES & C.^a

Successores de José Gregorio Fernandes

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

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

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

Sulfato de cobre, Cimento de Portland

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

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

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

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.

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

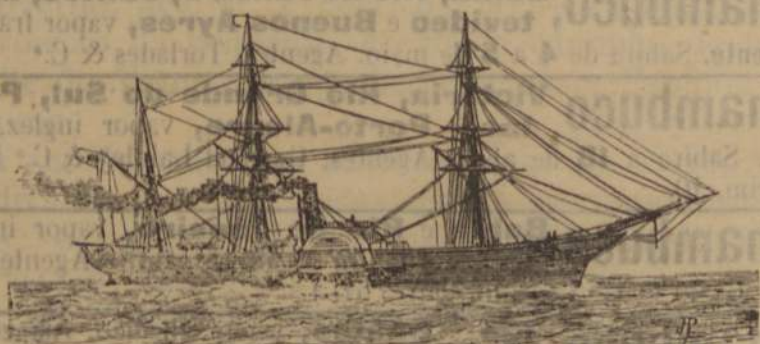
ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyratorias, Gruas Perfuradores, Bombas, etc.

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

Aplicações diversas da Serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Systema privilegiado. — Transmissões teledinamicas dirigiveis em todos os sentidos.

Agente em Portugal—AD. SEGHERS—Rua Nova do Almada, 11

Red Cross Line



Para o Pará

Sahirá a 24 de abril o paquete inglez

ANSELM

Tem magnificas accomodações para passageiros

Para carga ou passagens trata-se na agencia

Rua do Alecrim, n.º 10.

Lisboa.

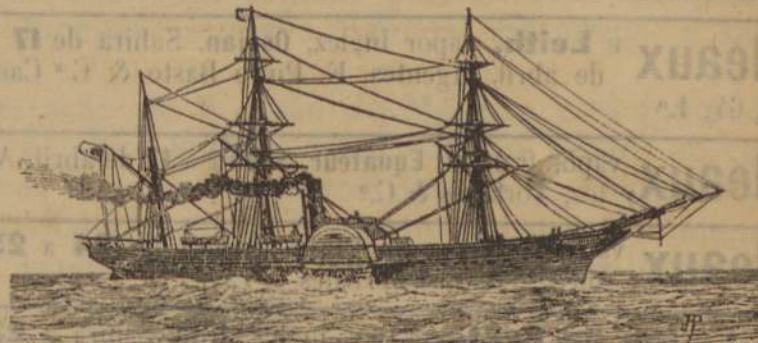
Os agentes

Garland Laidley & C.^a

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Brazil e Rio da Prata

O paquete NILE que sahirá a 23 de abril

SOUTHAMPTON

Sahirá no dia 16 de abril o paquete CLYDE

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

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

AGENTES

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

No Porto:—W. G. TAIT & C.^a—Rua dos Inglezes, 23, 1.º

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR PARA O ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 2 de maio, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª



N. COULAUD EC C.ª

Constructores privilegiados

EM

FRANÇA e no estrangeiro

Stores e fechaduras com indicador de segurança, privilegiados e aprovados pelo

Ministerio das Obras Publicas

7, Impasse de la Baleine, 7

PARIS



Vapores a sahir do porto de Lisboa

Açores, vapor portuguez, **Funchal**. Sahirá a **20** de abril. Agente, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º

Africa Oriental, vapor allemão, **Kaiser**. Sahirá a **3** de maio. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Antuerpia e **Bremen**, vapor allemão, **Hannover**. Sahirá a **16** de abril. Comp. Lloyd. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Bahia, Rio e Santos, vapor inglez, **Uganda**. Sahirá a **22** de abril. Comp. Lloyd. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Petropolis**. Sahirá a **2** de maio. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Santos**. Sahirá a **18** de abril. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Bahia, Rio e Santos, vapor belga, **Hereford**. Sahirá a **3** de maio. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Bordeaux e **Liverpool**, vapor inglez, **Britannia**. Sahirá a **25** de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Bordeaux e **Leith**, vapor inglez, **Ossian**. Sahirá de **17** a **18** de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Bordeaux, vapor francez, **Equateur**. Sahirá a **17** de abril. Agentes, Torlades & C.ª

Bordeaux, vapor francez, **La Plata**. Sahirá de **24** a **25** de abril. Agentes, Torlades & C.ª

Brazil e **Rio da Prata**, vapor inglez, **Nile**. Sahirá a **23** de abril. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.ª Rua d'El-Rei, 31, 1.º

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e **Buenos Ayres**, vapor francez, **Congo**. Sahirá a **23** de abril. Agentes, Torlades & C.ª

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Portugal**. Sahirá a **8** de maio. Agentes, Torlades & C.ª

Gibraltar, vapor inglez, **London**. Sahirá de **17** a **18** de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Hamburgo, vapor allemão, **Olinda**. Sahirá a **17** de abril. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Havre e **Anvers**, vapor francez, **Saint-Marc**. Sahirá a **22** de abril. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.

Havre e **Liverpool**, vapor inglez, **Sobralense**. Sahirá de **17** a **18** de abril. Agen. Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**. Sahirá a **28** de abril. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Liverpool, vapor inglez, **Oporto**. Sahirá a **21** de abril. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Liverpool, vapor inglez, **Egret**. Sahirá de **18** a **19** de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª C. do Sodré, 64, 1.º

Londres e **Anvers**, vapor hespanhol, **Lista**. Sahirá a **21** de abril. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Londres, vapor inglez, **Malaga**. Sahirá a **18** de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Londres, vapor hespanhol, **Carpio**. Sahirá a **26** de abril. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Lourenço Marques até **Moçambique**, vapor inglez, **Pretoria**. Sahirá a **24** de abril. Unión Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Maranhão, vapor inglez, **Brandenburg**. Sahirá a **18** de maio. Liverpool & Maranhão Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Pará, vapor inglez, **Anselm**. Sahirá a **24** de abril. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Pará, Ceará e Maranhão, vapor inglez, **Hilary**. Sahirá a **30** de abril. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Charente**. Sahirá de **4** a **5** de maio. Agentes, Torlades & C.ª

Pernambuco, Victoria, Rio Grande do Sul, Pelotas e Porto-Alegre, vapor inglez, **Madura**. Sahirá a **18** de abril. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, vapor inglez, **Galicia**. Sahirá a **18** de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Amazonas**. Sahirá a **25** de abril. Agente, Ernesto George. R. da Prata, 8.

Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, **Caravellas**. Espera-se a **22** de abril. Agentes, F. Garay & C.ª Praça do Municipio, 19, 1.º

Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, **Ville Rosario**. Espera-se a **2** de maio. Agentes, F. Garay & C.ª Praça do Municipio, 19, 1.º

Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, **Paraguá**. Espera-se a **12** de maio. Agentes, F. Garay & C.ª Praça do Municipio, 10, 1.º

Rio e Santos, vapor inglez, **Tamar**. Sahirá a **16** de abril. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Rotterdam e **Antuerpia**, vapor allemão, **Delbruck**. Sahirá a **18** de abril. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Southampton, vapor inglez, **Anglian**. Sahirá a **19** de abril. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Southampton, vapor inglez, **Clyde**. Sahirá a **16** de abril. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez, **Saint-André**. Sahirá a **18** de abril. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.