

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL

E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

SUMMARIO

O projecto do decreto para a criação de um conselho superior de caminhos de ferro.
Exposição da Antwerpia.
Parte oficial. — Portarias de 30 de março e 9 d'abril.
Contractos de transporte.
Regulamento para a transmissão de mercadorias e divisão das indemnizações.
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.
Assembleia geral da Companhia Nacional.
Os negócios da Companhia Real.
Carteira dos accionistas.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Situação dos fundos portugueses 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 portugueses e hespanhóis.
Horário dos comboios em 16 de abril.
Patentes de invenção.
Linhos portugueses — Um processo original — Mossamedes a Benguela — Sul e Sueste — Pessoal do governo.
Linhos hespanhóis — Salamanca a Vitigudino — Jativa a Alcoy — Cruzamento de estradas — O subsidio ás companhias — San Sebastian á ilha de St. Clara.
Linhos estrangeiros — França — Russia — Brazil — Estados Unidos.
Mercado de metas.
Arrematações.
Casas recomendadas.
Agenda do viajante.
Anuncios.
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 tráfego combinado entre rês de diferente 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 dissemos sobre aquelle.

Começaremos por fazer uma rectificação, pequena, mas importante, ao que dissemos 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.º, e nós, e o publico, e as estações officiaes, e o paiz inteiro, finalmente, todos temos contra a actual organização de estudos das questões ferroviárias, que parece feita *ad hoc* para eternisal-os, sem que jamais se concluam, não é moldado na mesma ordem de ideias que aqui temos preconisado desde 1890, época em que, coincidentemente, o sr. Magalhães formulou também o seu projecto, mas em bases bastante diferentes da nossa maneira de vêr.

Em quanto a nós, o projecto do digno chefe da repartição de caminhos de ferro pecca por querer o conselho restricto ao elemento oficial, 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, submetida 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 aceitas 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 bas-ta para ligar n'um só pensamento duas opiniões diametralmente adversas, quantas uma leve explicação esclarece uma duvida que, avolumada pela affirmatione erronea, se transforma n'um ponto de radical discordancia.

Na designação das incumbências do conselho tambem 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 criado 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, tambem em tempo formuláramos um *nossa*, que tencionavamos publicar aqui, démos ao nosso 1.º artigo redacção iden-tica 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 *nossa 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 funcionários:

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 efectivos, 8 adjunctos e 6 eventuaes, pela seguinte fórmula:

Efectivos: 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 compáreceriam 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 Portugueza.

Eventuaes: os presidentes das associações commerciaes, e industriaes ou agrícolas 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.

Comprehende-se a divergencia de ideias entre o nosso projecto e o apresentado na comissão 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 quaisquer funções, mesmo gratuitas ou honorificas, em empresas particulares, até mesmo nas colonias, e até dá a demissão immediata a qualquer vogal que aceitar cargos d'esse genero.

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

Francamente não percebemos essa guerra aos que, justamente pelas suas funções fóra do conselho, podem melhor esclarecer 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 comissões 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 ácerca 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 quaisquer 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 quaisquer negocios submettidos ao seu exame por disposições legislativas ou regulamentares ou por determinação do governo;

6.º Sobre quaisquer regulamentos que o governo julgue conveniente decretar ácerca de caminhos de ferro.

Parece-nos que alguma coisa mais haveria a acrescentar a estas atribuições, 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 logar 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 expropriados.

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

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

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

As questões que relacionem com o pessoal, em geral, das administracões 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 circunstancias 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 forma 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 nos falta; é o juizo!

Agora se dá um facto em que, por causa do inverterado 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 1º 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 desapercebida, como já sucede 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 ocupam 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 procurariam 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 deixariam, por essa quantia, de pagar o nosso coupon, nem teríam que aumentar os descontos aos funcionários, 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 dificuldade 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 embellecimentos; d'ali um grande politico, que haveria que estipendar fartamente para ver trabalhar o grande artista; d'acolá viria o grande escriptor que precisaria de um grosso subsidio para apreciar o trabalho dos dois. E fóra os ajudantes, adjuntos, 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 efecto. 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 necesario 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 OFICIAL

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 aprovar o projecto datado de 16 de outubro ultimo, de uma via de resguardo na estação da Cunheira do ramal de Caceres, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 30 de marzo 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 marzo findo do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar os projectos datados de 13 d'aquelle mez, de abrigo nos apeadeiros de Sete Rios, Laranjeiras, Rego, Entre Campos, Areeiro, Chellas e Marvila, do ramal de Santa Apolónia a Bemfica, apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para os efeitos 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 aprovar 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 portugueses.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para os efeitos 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 portugueses celebrou contractos para diversos transportes com os srs.:

—João H. F. Guedes, de Minde, para o transporte minimo, no prazo de um anno, de 400 toneladas de cimento, da estação de Martingança para as de Alcanta-
ra, 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 es-
tação 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. Michelon, 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 mer- cadarias e divisão das indemnizações

Este regulamento, a que já se referiu na sua *Carta da Belgica* o nosso sollicito correspondente de Bruxel-
las, e que foi posto em vigor em 1 de janeiro do cor-
rente anno, está aceito entre as seguintes compa-
nhias:

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 mer-
cadarias de qualquer especie, em grande ou pequena
velocidade, faz-se de companhia a companhia, sem ne-
cessidade de reconhecimento contradictorio.

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

CAPITULO II

Responsabilidade

ART. 3.º — Divisão das indemnizações. As indemniza-
ções de qualquer especie são divididas á prorata kilo-
metrica entre as companhias que concorreram ou que,

conforme a escripturação, deveriam concorrer no trans-
porte, feita a reducção, se tiver lugar, das sommas
correspondentes a terceiro, ou ás companhias que não
adheriram ao presente regulamento. Da mesma forma
se procederá com as despesas de transporte incobra-
veis. Por excepção, as indemnizações pagas em conse-
quência 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 re-
ceber volumes de dinheiro ou valores, sem tomar re-
servas, assume a responsabilidade do conteúdo d'esses
volumes.

ART. 5.º — Regularização da contabilidade. A divi-
são das indemnizações pagas effectua-se da seguinte
maneira:

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

2.º caso — Expedições provenientes d'um caminho
de ferro estranho ao presente regulamento: A compa-
nhia que contracta a indemnização envia, com o débito
da sua conta total, o recibo de indemnização á compa-
nhia que recebeu a expedição. Esta exerce o seu re-
curso, se ha lugar, 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 indemnizações de que fez divi-
são; reune estes mappas no fim de cada mez, e nos
primeiros dez dias do mez seguinte débita directa-
mente 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

Autorizações reciprocas

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

§ 2.º — Todavia, no interesse commun, para as ex-
pedições effectuadas com garantia dada explicitamente
pelo expedidor, quando o motivo da indemnização se
acha comprehendido na garantia, a transacção não de-
ve ter lugar sem auctorisação da companhia expedi-
dora, qualquer que seja a somma reclamada como indem-
nização.

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

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

2.º Que a menção *garantia do expedidor* seja repro-
duzida na carta de porte, de sorte tal que, á simples
inspecção d'este documento, a companhia destinataria
possa apreciar se pôde ou não transigir sem auctorisa-
ção.

§ 4.º — Quando a expedição é feita nas condições de
uma tarifa que tem uma cláusula 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 pôde 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 prazo de quinze dias, a companhia destinataria não obteve resposta, poderá proceder-se á venda dos volumes.

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

§ 4.º — A companhia destinataria deve, tanto quanto possível, 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 commun das companhias que concorreram no transporte, o producto d'esta venda é applicado proporcionalmente e até a devida concorrência aos desembolsos feitos pelas companhias, seja na occasião da entrega á companhia expedidora, seja á entada, seja enfim 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 realizar 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 insuficiencias de taxas e sobretaxas.* Nenhum pedido d'uma

a outra fiscalisação, ou de estação a estação, seja por erro de taxa, seja por insuficiencia 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 attendelos não pôde 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.

(Continua).

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

| Annos | Número 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 proibição 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, pôdem, 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 rede) 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-Grjâsi).

2.ª Linhas cujas receitas não atingem 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 rede dá um *deficit* considerável, que é coberto em grande parte pelo governo.

Eis as importâncias 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 pude-verste e mais 25 % de imposto do Estado. Calculou-se que o transporte de um viajante na Russia dava de receita 132 kopecks, enquanto 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, enquanto 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 enquanto que na Austria só percorre 35 verstes, em França 31 verstes, e na Alemanha 28 verstes.

A extensão 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-Grjâsi..... | 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 Baltic (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 aprovou a construcção de uma linha desde

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

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

Comissão de caminhos de ferro da sociedade de geographia

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

O fim da reunião era resolver sobre a parte em que a comissão 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 sollicite de todas as administrações ferro-riarias 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 propôz 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 comissão, para ser aprovada a acta e presente a exposição que tem que ser feita á comissão central do centenario.

Congresso internacional de caminhos de ferro

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

Esta sessão promete ser de grande importânciia 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 allemaes.

Em Londres estas dificuldades 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 allemaes, 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 difficultade, 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. Bel-paire, 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; Girolet, 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 franceses de realisal-a na Russia prevaleceu então, vencendo os delegados hungaros, que a desejavam em Budapest.

Não nos parece, pois, difficil que a 6.^a sessão se efectue 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 Povoa 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 provisório — e tabella de preços de ensaios de materiaes de construcção. Agradecemos este folheto, mandado publicar pela direcção da 1.^a circunscripção hydraulica.

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

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

A Companhia Transatlantica — enviou-nos o seu prospecto, illustrado a cores, que reproduz o exterior e varias dependencias interiores do grande vapor *Maria Cristina*, um dos mais luxuosos que visitam o nosso porto; o espacoso 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 |
| | 70.145\$365 |
| Tendo a despesa sido..... | 52.203\$728 |
| | 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 efecto 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 amortiseração 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 credores 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 negócios da Companhia Real

Quando escrevemos a nossa notícia sobre este assunto, no numero anterior, sabíamos que, apesar das afirmações optimistas dalguns collegas da imprensa diária, a questão não estava ainda tão resolvida como n'essas notícias se anunciava. Bem o deixámos perceber nas ultimas linhas d'essa notícia.

Hoje entendemos ainda que devemos abster-nos de dar qualquer notícia a este respeito, a não ser que tanto nas afirmações optimistas que uns fazem, dando tudo por concluído, 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 30 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 negócios. 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 realizados a melhor de 5 1/2 p. c.

Pouco movimentadas as operações da bolsa, porque não houve, nos títulos preferidos, concorrência proporcional à procura. As obrigações dos tabacos, que tiveram importante alta em Paris, subiram até 91 1/2 500 réis, com tendência a elevar-se até ao nivelamento d'estes títulos 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 também 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 pôde 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 1/2 000 a 76 1/2 000 réis. É preciso notar que o juro d'estas obrigações é pago em ouro e que elas 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 imediatamente nas cotações, e assim, apesar das vendas realisadas, o preço d'estes títulos pouco se modificou, oscilando entre 114 1/2 000 réis e 115 1/2 000 réis. Como já dissemos, as acções do Banco de Portugal tem uma larga margem para a alta, visto como dentro em pouco já não será necessário destinar à consolidação do activo uma parte dos seus avultados lucros.

Pouco animados os negócios do mercado de cambios, tendo comtudo algumas intermitencias 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 dívida externa teve pequeno movimento a 29,10 e 29,15. As obrigações de 4 p. c. 1888 regularam de 15 1/2 000 a 15 1/2 500 réis, as de 4 1/2, convertidas, 46 1/2 000 réis, com o coupon e as externas a 36 1/2 700 cortado o coupon d'abril. As convertidas baixaram a 45 1/2 000 réis sem coupon. Continuou a procura das obrigações prediaes (6 p. c. ass.) que regularam a 91 1/2 000 e 91 1/2 300 réis, e a 91 1/2 200 as de coupon e a 87 1/2 000 as de 5 p. c. ass. As obrigações *Loanda Ambaca* continuam favorecidas, restaurando-se a confiança no valor d'este papel, que sempre dissemos ser dos que melhores vantagens offerecia á collocação de capitais. Estão já a 64 1/2 500 e 66 1/2 000 réis.

O Banco Nacional Ultramarino foi auctorizado 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 igualmente para o Estado, porque sendo urgente e inadiável 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 continua na mesma, parecendo que os factos se vão encarregando de dar razão ás duvidas que aqui manifestámos ácerca da influencia que realmente pôde ter na revolução o desarmamento do contr'almirante Saldanha da Gama e dos seus officiaes e marinheiros. As ultimas notícias 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 anunciadas 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 carácter essencialmente officioso, a que o periodo actual pôde tirar a importancia, é necessário aguardar as declarações officiaes que nos dirão se foram realmente attendidas todas as reclamações sobre o assunto 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 | - |
| Dívida externa | - | 29,20 | 29,15 | - | - | - | - | - | 29,30 | - | - | - | - | - | - |
| Bolsa de Londres 3 %: | - | 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 %: | - | 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 | TÍTULOS | 1894 - ABRIL - DIAS | | | | | | | | | | | | |
|------------|--------------------------------|---------------------|-----|--------|--------|--------|--------|--------|-----|-----|--------|-----|----|---|
| | | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | — |
| Lisboa... | ACCÕES Comp.ª Real Portugueza. | — | — | 15.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | OBRIG. Comp.ª Real Portugueza. | — | — | 30.600 | 34.000 | — | — | — | — | — | 30.500 | — | — | — |
| | “ Comp.ª Nacional | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | “ Atravez d'Africa | — | — | — | — | — | 64.000 | — | — | — | — | — | — | — |
| Paris... | ACCÕES Comp.ª Real Portugueza. | 60 | 60 | 60 | 60 | 62,50 | — | — | — | 60 | — | — | — | — |
| | “ Madrid-Caceres-Portugal. | 54 | 50 | 54 | 54 | 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 Portugueza. | 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 | 150 | 145 | — | — |
| | “ Norte Hespanha 1.ª hypot. | 277 | 278 | 277 | 275 | 286 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Amsterd.. | “ Atravez d'Africa | 52,87 | 53 | 55 | 55,25 | — | 55 | — | — | — | — | — | — | — |
| Bruxellas. | “ Atravez d'Africa | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

| Linhas | Período de exploração | RECEITAS NO PERÍODO | | | | | | DESDE 1 DE JANEIRO | | | | | |
|--|-----------------------|---------------------|------------|---------------|---------|------------|---------------|--------------------|-------------|----------------|------------|----------------------|------|
| | | 1894 | | | 1893 | | | Totaes | | | 1894 | | |
| | | Kil. | Totaes | Kilometrícias | Kil. | Totaes | Kilometrícias | 1894 | 1893 | 1894 | 1893 | Diferença a favor de | 1894 |
| COMPANHIA REAL | de a | de a | Réis | Réis | de a | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis |
| Antiga rede | 12 18 | Março | 690 | 50.477:000 | 73:714 | 690 | 52.537:667 | 77:590 | 555.082:000 | 562.448:023 | — | 7.366:023 | |
| e nova não garantida. | 19 25 | “ | 47.416:000 | 68:718 | “ | 52.537:667 | 77:590 | 602.498:000 | 614.985:690 | — | 12.487:690 | | |
| | 26 1 | Abrial | “ | 47.397:000 | 68:694 | “ | 52.493:823 | 76:078 | 649.895:000 | 667.469:513 | — | 17.574:513 | |
| Nova rede garantida. | 12 18 | Março | 380 | 5 505:000 | 14:486 | 334 | 5.290:278 | 15:839 | 52.392:000 | 55.072:037 | — | 2.680:037 | |
| | 19 25 | “ | 5.114:000 | 13:450 | “ | 5.290:278 | 15:839 | 57.503:000 | 60.362:315 | — | 2.859:315 | | |
| | 26 1 | Abrial | “ | 5.052:000 | 13:294 | “ | 5.229:641 | 15:657 | 62.555:000 | 65.591:956 | — | 3.036:956 | |
| | 19 25 | Fev. | 475 | 13.137:480 | 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 | |
| | 5 11 | Fev. | 353 | 14.342:456 | 40:630 | 353 | 17.384:512 | 49:247 | 85.115:236 | 95.599:773 | — | 10.484:537 | |
| Minho e Douro. | 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 | |
| | 26 4 | Março | 253 | 6.209:806 | 24:545 | 253 | 6.135:924 | 24:253 | 45.995:408 | 51.853:946 | — | 5.858:538 | |
| Beira Alta.... | 5 11 | “ | “ | 4.255:290 | 16:819 | “ | 6.093:892 | 24:087 | 50.250:698 | 57.947:838 | — | 7.697:140 | |
| | 12 18 | “ | “ | 5.200:187 | 20:554 | “ | 5.583:674 | 22:069 | 55.450:885 | 63.531:512 | — | 8.080:627 | |
| Nacional (Mi- randella e Vi- zeu)..... | 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 | “ | “ | 1.403:704 | 10:511 | “ | 1.296:734 | 12:349 | 8.282:768 | 10.528:911 | — | 2.246:143 | |
| | 26 4 | Março | “ | 2.143:567 | 20:444 | “ | 1.270:575 | 12:100 | 10.426:335 | 11.799:486 | — | 1.373:151 | |
| Norte de Hespa- nha | 11 17 | “ | 3393 | Ps. 1.532:346 | Ps. 434 | 3393 | Ps. 1.463:213 | Ps. 431 | 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 | Abrial | “ | 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 | Abrial | 180 | 44:509 | 247 | 180 | 42:069 | 233 | 608:197 | 560:408 | 47:789 | — | |

HORARIO OFICIALMENTE 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. | | Casco.-Bemfica | | LINHAS DO SUL E SUESTE | | LINHAS DO MINHO E DOURO | |
|--------------------------|---------------------|-----------------|--|-----------------|--|---------------|--|----------------|--|------------------------|--|-------------------------|--|
| Lisboa R.-Porto | Porto-Lisboa R.</td | | | | | | | | | | | | |

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas no mez de janeiro de 1894

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

Soenderop & C.º—Disposição de inversão automática para elevadores de água que funcionam 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 córte V para fabricação de todos os géneros de calcado para homens, senhoras e crianças—Desde 30 de janeiro de 1894—1 anno.

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

Carl Weitenkampf—Processo e apparelho para separar substâncias sólidas ou líquidas dissolvidas em álcool, 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 substâncias explosivas, consistindo especialmente nos materiais para as absorverem—30 de janeiro de 1889.

Carl Eduard Benedix—Novo processo e apparelho para conservar líquidos de fácil decomposição, tais como cerveja, vinho, leite, etc., e para fabricar bebidas que contenham ácido carbonico—12 de janeiro de 1893.

Joseph Pilet—Regulador de válvulas equilibradas para máquinas a vapor—12 de janeiro de 1893.

Ulysse Bensch Jeune e Ulysse Capelle—Forros de tecidos metálicos em folha de ferro perfurado e ondulado tendente a garantir os edifícios contra o incêndio—20 de janeiro de 1893.

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

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

(b) Esta patente foi anteriormente concedida por três anos 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 prejuízo, e, como o carroceiro não pudesse ou não quisesse fazê-lo, foi pelo mesmo chefe autoado e entregue à polícia que o apresentou, com o respectivo auto, em juízo.

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

Sucede 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 público promoveu processo contra o

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

Não nos sobra espaço para comentários, 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.º, pelo que se vê, desconhece por completo.

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

Sul e Sueste.—Foram já presentes ao governo os projectos de ampliação do cais da estação de Evora e o de construção de um novo cais 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 tráfego, sr. Eduardo Augusto Gomes Caldas, que se acha às ordens do commissário geral junto da Companhia Real.

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

Milagres eleitorais no caso.

LINHAS HESPAÑOLAS

Salamanca a Vitigudino.—Parece que uma importante casa bancária de Madrid trata do projecto da construção 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 Crispín, Chaparrita e termine em Peña del Hierro. Com esta linha ficarão perfeitamente servidas para o transporte dos seus produtos todas as referidas minas e outras do trajecto, aumentando o tráfego da linha de Zafra a Huelva, já muito importante em produtos minerais, como aqui dissemos quando descrevemos aquella linha.

Játiva a Alcoy.—São satisfactorias as notícias sobre a construção 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 à perfuração dos dois lados do primeiro túnel que existe para lá da estação de Bocairente. Do lado de Onteniente trabalha um grupo de 100 operários, que já perfurou perto de 200 metros dos 554 que terá o túnel, do outro lado há sómente um grupo de 35 operários, por não permitir o estado dos trabalhos ocupar maior número, tendo-se construído 5 metros de galeria.

Cruzamento de estradas.—Pelo ministerio das obras públicas foi ordenado que quando a construção d'um caminho de ferro necessite cruzar, desviar ou modificar alguma estrada do Estado, deverá ser presente o competente projecto à aprovação dos engenheiros chefes das províncias e divisões respectivas. Se estes funcionários o aprovarem, poderão logo começar as obras, e no caso de não ser aprovado, submeter-se-há ao parecer do ministerio das obras públicas, acompanhado das informações dos ditos engenheiros-chefes.

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

Diz ainda o mesmo jornal que as companhias pedem subsídios à 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 aumento de impostos sobre os rendimentos dos caminhos de ferro e o benefício da alta nos cambios, o que seria de summa importância para o governo que tem que collocar no estrangeiro grandes quantias para o pagamento de *coupons* da dívida 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 prazo 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 insuficiencias cobertas pelo Estado parecem que tendem a aumentar.

Em 1893 os resultados foram:

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

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

O Estado terá o maior interesse em defender o mais possível 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 2741:343 acções de capital ou seja.. Além d'isso foi lançado á conta do fundo de amortisamento o juro das 25:657 acções já amortisadas ou seja.....

Total.....

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 organisação de caixas de reformas e socorros.

O relator da resposta, mr. Chauchat foi de parecer que a lei de 27 de dezembro de 1890 não impõe a referida organisação 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 rede 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 insuficiencia de..... | 12.557:850,39 |
| Tal é a somma que o Estado deve abonar á companhia. | |

RUSSIA

O jornaes allemaes fallam com persistencia do proximo resgate da rede do Sud-Oeste. O nosso collega *Moniteur des Intérêts 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 dificuldades que apresenta a administração d'esta grande rede por conta do Estado. A direcção geral dos caminhos de ferro do Estado tem já um aumento de trabalho a organizar pelas rôdes compradas ha pouco á 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 Kiew, tendo já sido elaborados os planos d'este caminho de ferro.

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

A linha directa que não apresenta dificuldade 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-Romny, depois a linha Homel-Pinsk e, seguindo o Dnieper, chegará a Kiew.

BRAZIL

Segundo uma estatística que temos por certa, as receitas do caminho de ferro de Paranaguá 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 teem ido sempre aumentando, 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) isto é 5.000 fr. por kilometro, equivalente á importancia da 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 Newark, 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 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 teem 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 gazes é tão perfeita que não produz o menor cheiro.

Algumas notas sobre o movimento de passageiros nas linhas ferreas americanas com destino á exposição 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 exposição, transportou 94 milhões de passageiros em 6 meses; 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 Amarelo — 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 — Escocez, pigs 42 $\frac{11}{11}$ a dinheiro 43 $\frac{1}{12}$ um mez.

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

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

ARREMATAÇÕES

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 provisório para poder licitar é da quantia de réis 47 $\frac{1}{2}$ 500. Este deposito será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação por aquele dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, e terão lugar, 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 provisório para poder licitar é da quantia de réis 26 $\frac{1}{2}$ 310, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação, por aquele dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão lugar, 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

Construção do 2.º lanço da estrada de Almendra á estação de Almendra, compreendido 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, compreendido entre a Portella dos Garrochos e a estação de Almendra.

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

O projecto, condições da arrematação e caderno de encargos pôdem 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 efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 12 $\frac{1}{2}$ 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 importância 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 relogios para estações

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

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio 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 comissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 70 $\frac{1}{2}$ 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

Construção de abrigos para os apeadeiros de

| | Base de licitação |
|------------------------------------|-------------------------------|
| Sete Rios..... | 127 $\frac{1}{2}$ 000 réis. |
| Larangeiras..... | 132 $\frac{1}{2}$ 000 " |
| Rego..... | 132 $\frac{1}{2}$ 000 " |
| Campo Pequeno | 132 $\frac{1}{2}$ 000 " |
| Areeiro | 132 $\frac{1}{2}$ 000 " |
| Chellas..... | 132 $\frac{1}{2}$ 000 " |
| Marvila (no ramal de Cintura)..... | 132 $\frac{1}{2}$ 000 " |
| Queluz-Bellas..... | 155 $\frac{1}{2}$ 000 " |
| Total..... | 1:074 $\frac{1}{2}$ 000 réis. |

Pela 1 hora da tarde do dia 2 de maio proximo, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão 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 sobscreto — «Proposta para a construção de abrigos» e serão redigidas conforme o teor seguinte: — Eu abaixo assinado, 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 — construção 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 preço por cada abrigo) — Data e assignatura (por extenso e em letra bem intelligivel).

Deposito provisório a fazer no cofre da companhia real, 5 $\frac{1}{2}$ 000 para cada abrigo.

Lisboa, 13 d'abril de 1894.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

Antwerpia. — 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. — Sor-
det et Compagnie.**Covilhã.** — José do Nascimento Arraiano — Casa de comissões.**Hamburg.** — 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 Príncipe.**Londres.** — F. Demolder — 4, Holmdala Road Amburst Park.**Londres.** — E. C. — A. Hartrodt. — 49, Fenchurch Street.**Madrid.** — Sordet et Compagnie — Messageries des Grands Express
Européens.**Porto.** — Augusto Lavarré — Rua de S. Francisco.**Santarem.** — José F. Canha.**Valencia d'Alcantara.** — D. Alejandro Campero.**Vienna.** — Sordet et Compagnie — Messageries des Grands Ex-
press 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 Príncipe,
junto a Estação Central. — Etablissement de premier or-
dre — tout le luxe et confort — 200 chambres et salons.**LISBOA** **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la
mer, service de 1.^{er} ordre — Propri. Victor Sasseti.**LISBOA** **Hotel Durand** — Rua das Flores, 71 — 1.^{er} class —
English family hotel — Proximo de theatros e centro da
cidade — Gabinete de leitura.**LISBOA** **Hotel Universal** — Chiado — No centro da cidade
proximo de theatros, passeios, ministerios, etc. — *Banhos*
— trens — *Preços modicos.***LISBOA** **Hotel Camões** — Travessa de S. Nicolau, 43 — No
centro da cidade baixa, perto de repartições publicas,
passeios e theatros — *Desde 1\$000 por dia.***LISBOA** **Grand Hotel Central** — Caes do Sodré — Tout le
confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse,
ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.**LISBOA** **Hotel Alliance** — Chiado — No centro do com-
mercio, theatros e passeios — aposentos para familias —
Diaria 1\$200 a 4\$500 rs.**LISBOA** **Hotel Avenida** — Maison de 1.^{er} ordre — vue splen-
dide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 —
Propri. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.**LISBOA** **London Hotel** — Gaes do Sodré, rua e travessa do
Corpo Santo, entrada pelo n.^o 10 — Perto do Tejo, mi-
nisterios, theatros, etc. — *Preços 1\$000 rs. em deante.***LISBOA** **Hotel Borges** — Chiado, 108 — Tres frentes, pro-
ximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — te-
lephone — banhos, etc.**LISBOA** **Grand Hotel de l'Europe** — Maison française
de 1.^{er} ordre — au centre de la ville — Propri. M. Es-
trade, 16, rua do Carmo.**LISBOA** **Hotel Francfort** — T. de Sta. Justa. No centro do
commercio, a 5 min. da estação do Rocio — Grande con-
forto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.**LISBOA** **Francfort Hotel** — No centro da cidade — Aposen-
tos 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. — Pro-
ximo dos caes e banhos do arsenal. — Bons quartos e
aposentos. — *Preços de 1\$000 rs. para cima.***CASCAES** **Hotel Central** — De 1.^{er} ordre — Cuisine et ser-
vice 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, janta-
res para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.**CINTRA** **Lawrence's Hotel** — Frequentado pela primeira so-
ciedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e sallas
por *reços modicos.***CINTRA** **Hotel Nunes** — Esplendidos panoramas, quartos con-
fortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.
— Propri. João Nunes.**CINTRA** **Hotel Netto** — Serviço de primeira ordem, aposentos
confortaveis e asselados, almoços e jantares, mesa redon-
da ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para
100 pessoas. *Preços rasoaveis.***BUSSACO** **Hotel Restaurant da Matta** — Service de
1.^{er} ordre. Seul établissement situé au centre de la
matta. — Propri. Paul Bergamin.**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club** — Ma-
gnificas accommodações, aceio
inexcedivel, bom serviço, *preços modicos*, trens d'aluguer e carreira,
para as estações de Cella e Vallado — Propri. A. de S. Romão.**PORO** **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da
cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço
de 1.^{er} ordem — Propri. Adriano & François.**PORTO** **Grande Hotel de Paris** — Maison de premier or-
dre, tenue à la française, située au centre de la ville.
Bains, salons de lecture et de reception. Boite aux lettres. Splendide
jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les
langues — Rua da Fabrica — Aufrère, proprietaire.**PORTO** **Hotel Bragança** — A melhor situação da cidade, ex-
cellentes comodos para familias e para uma pessoa. Ba-
nhos a toda a hora. Meza, serviço de 1.^{er} ordem e com vinhos à descrip-
ção. — 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 à Ba-
talha). Serviço de 1.^{er} ordem, *preços moderados.* Frente
do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhos.**PORTO** **Grande Hotel America Central** — Um dos me-
lhores 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 Pelou-
rinho — Bom serviço de mesa, quartos confortaveis
desde 1\$000 rs. por dia.**GOUVEIA** **Hotel Hortas** — Parageim indispensavel aos que
se dirigem à 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. — Propri. João José de Sousa.**SEVILHA** **Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — Propri. Ber-
nardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação.
Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se ita-
liano, inglez, francez e portuguez.**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid** — Principal estabele-
cimento de Sevilha — illuminação electrica — luxuo-
sos 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** — Propri. Cristóbal Gam-
bero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos apo-
sentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.**GRANADA** **Hotel Victoria** — Propri. Federico Iniesta. Sitio
o mais central, proximo do commercio e dos thea-
tros. *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 $\frac{1}{2}$ garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis.

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, 117

FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72

Aos Coleccionadores HENRIQUINOS

A Fundição do Ouro, querendo pres-
tar ás festas do **Centenario Henrique**
uma homenagem duradoura e que só o pro-
posito pudesse destruir, mandou fundir 12
elegantissimas chapas em forma de escudo,
encimadas pela caravela historica, e pre-
enchidas com a estrophe dos **LUSIADAS**,
que S. M. El-Rei, o sr. D. Carlos, transcre-
veu no album **IN MEMORIAM**
a mais elegante commemoração impressa que
saiu no Porto por occasião das festas do
CENTENARIO.

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

Os colecionadores que as desejem possuir
queiram dirigir as suas encommendas á

FABRICA DA FUNDIÇÃO DO OURO

certos de que a venda se effectuará pela or-
dem da recepção das mesmas encommendas.

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 saccum 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, saccum e dão cartas de credito, circulares
sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Alemanha, Belgica
e todas as principaes praças estrangeiras.

*Agentes do Banco de Guimarães
Correspondentes do Banco Commerico
e Industria, do Porto,
e do Banco Commercial de Coimbra*

*Agentes geraes da fabrica
de alcool em S. Christovão, Faro.*

ESRIPTORIO

23 — Calçada de S. Francisco — LISBOA

Telephoné n.º 313

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

→ DE ←

João Carlos da Fonseca

66 — Rua de Vasco da Gama — 66

LISBOA

→ ←

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

Preços limitadíssimos

DYNAMITE GOMMA

1\$100 reis o kilo

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)

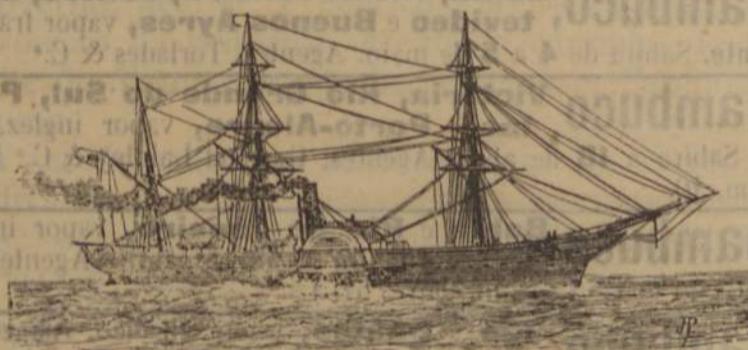
ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes. Pontes gyratorias, Gruas Perfuradores, Bombas, etc.

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. Sistema privilegiado. — Transmissões teledinâmicas dirigíveis 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.^aJ. 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

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

Sulfato de cobre, Cimento de Portland

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

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

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

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.

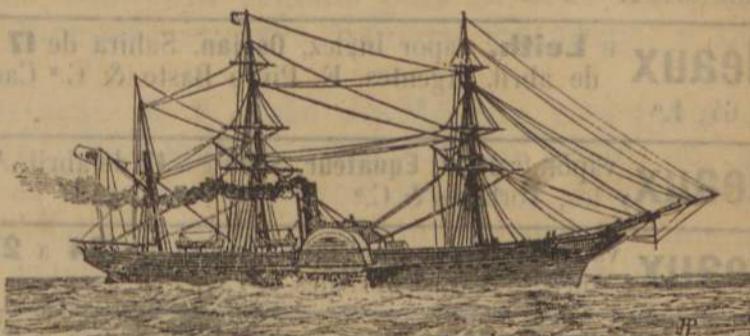
Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

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.

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portuguezes.

AGENTES

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

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR
PARA O
ALGARVE E GUADIANA
Carreira official

O vapor GOMES IV

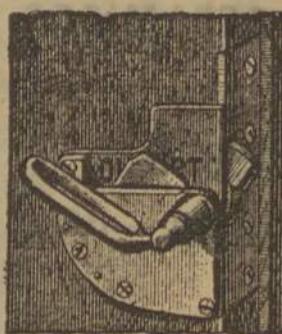
Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 2 de maio, às 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António.

Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

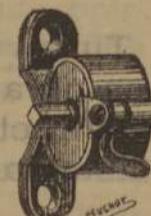


N. COULAUD EC C.ª

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

P A R I S

Vapores a sahir do porto de Lisboa

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

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

Antuerpia e **Bremen**, vapor alemão, 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 alemão, Petropolis. Sahirá a **2** de maio. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Bahia, **Rio e Santos**, vapor alemão, 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 francêz, Equateur. Sahirá a **17** de abril. Agentes, Torlades & C.ª

Bordeaux, vapor francêz, 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 francêz, Congo. Sahirá a **23** de abril. Agentes, Torlades & C.ª

Dakar, **Rio de Janeiro**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vapor francêz, 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 alemão, Oiinda. Sahirá a **17** de abril. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Havre e **Anvers**, vapor francêz, 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. Agente, 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 Caes 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 & Maranham 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 francêz, Charente. Sahirá de **4** a **5** de maio. Agentes, Torlades & C.ª

Pernambuco, **Victoria**, **Rio Grande do Sul**, **Pelotas** e **Porto-Alegre**, vapor inglez, Madora. 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 alemão, Amazonas. Sahirá a **25** de abril. Agente, Ernesto George. R. da Prata, 8.

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

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

Pernambuco, **Bahia**, **Rio e Santos**, vapor francêz, Paraguá. Espera-se a **12** de maio. Agentes, F. Garay & C.ª Praça do Município, 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 alemão, 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 francêz, Saint-André. Sahirá a **18** de abril. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.