



# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHNA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despacho de 5 de março de 1888, do Ministerio das Obras Publicas

Proprietario director: **L. DE MENDONÇA E COSTA** — Engenheiro consultor: **C. XAVIER CORDEIRO**

REDACÇÃO — Rua de Santo Antão, 109 — LISBOA

## Annexo d'este numero

Tarifa especial n.º 3 da Companhia Real — Bilhetes simples de 3.ª classe entre Porto e Aveiro e estações intermedias.

## SUMMARIO

Linha urbana do Porto e estação Central.  
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.  
Parte official. — Decreto e regulamento de 12 de maio — Decreto de 27 de abril do Ministerio da Fazenda.  
Tarifas de transporte.  
Excursões em Portugal.  
Exploração de Salamanca.  
O protesto da Companhia Real.  
O monopólio da viação em Lisboa.  
Tarifas da linha de Cintra.  
De Ostende a Dover.  
Publicações recebidas.  
Companhia Portuguesa Hygiene.  
Boletim financeiro de Lisboa, por J. F.  
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.  
Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes.  
Incendioscopios electricos.  
Uma nova fabrica.  
Linhas portuguezas. — Ramal de linha americana — Loanda a Ambaca — Ascensor do municipio — Linha de americanos na India — Pungue — Salamanca a Fronteira.  
Linhas hespanholas. — De Murcia a Granada — De Bilbao a Portugalete — De Gerona a San Feliu de Guixols. — Havana — De Ferrol a Betanzos.  
Linhas estrangeiras. — Franca — Russia — Japão — Colonia do Cabo — Brazil — Canada.  
Pneumo-therapia.  
Avisos de serviço.  
Arrematações.  
Importação e exportação de metaes.  
Cotações de metaes em Londres.  
Mercado de metaes.  
Agencias recommendadas.  
Agenda do viajante.  
Annuncios.

## Linha urbana do Porto e estação Central

Os nossos collegas da imprensa teem-se occupado nos ultimos dias, com todo o interesse, d'uma importante proposta apresentada ao governo por Mr. Hippolyte de Baère, engenheiro constructor, por empreitada, do tunnel da Ave Maria, do Porto, pela qual este sr. pede lhe seja concedido concluir por completo a construcção da linha Urbana, incluindo o edificio da estação central do Porto, por sua conta e a sua exploração sem garantia de juros ou de producto, ou por qualquer forma, encargo para o estado.

No nosso actual estado financeiro, uma proposta n'este genero é a mais propria para fazer sensação, e por isso o publico se vae interessando por ella, desejando apreciar devidamente a sua importancia.

Vamos satisfazer-lhe a justa curiosidade, dando-lhe todos os detalhes que podemos obter sobre esta proposta, que nos promete podermos em breve praso realisar o sonho da segunda cidade do reino, e até certo ponto de todo o paiz, vendo construida e em exploração aquella linha que nos levará até o coração da cida-

de do Porto com as commodidades que a centralisação do serviço na feira de S. Bento nos deve proporcionar.

Nada dissémos até hoje porque só queriamos fazel-o depois de habilitados com os elementos technicos e as cifras officiaes que nos permittissem apreciar com perfeito conhecimento de causa a proposta, e saber quaes são ou poderão vir a ser as suas vantagens.

Ninguém duvida que a actual situação do thesouro não permite dispendir 600 contos, que tal é a verba necessaria para concluir os trabalhos, em que já se dispendeu o melhor de 450 contos de réis.

E' certo que a construcção de uma linha urbana do Porto e da respectiva estação central, com quanto fosse de grande utilidade e mesmo de necessidade para a capital do norte, não representava uma urgencia tal que fosse necessario emprehender aquelles trabalhos com tanta pressa como foram começados. Poder-se-hia ter esperado alguns annos para isso, mas na epocha em que a ideia surgiu, o paiz nadava n'um apparente mar de prosperidades; Lisboa encetára as obras do seu tunnel do Rocio; o Porto louvavelmente emulado por este facto deu-se pressa em exigir a sua linha urbana e a sua central, e o governo de então não poudo recusar-lhe nem addiar-lhe a satisfação do desejo.

Mas visto que esses trabalhos estão começados, visto que n'elles se gastou quantiosa somma, impossivel se torna deixar de os continuar sem correr o risco de perder todos os beneficios e vantagens futuras, como todos os sacrificios e gastos passados e presentes.

A parte do centro do ramal está concluida, mas os extremos nem estão começados. E' portanto um montão de dinheiro que ali está, isolado de toda a comunicação que o póde tornar productivo.

A proposta a que nos estamos referindo tende a resolver esta difficuldade. As suas bases são as seguintes:

O sr. Baère propõe concluir a construcção da linha urbana e estação central, mediante a concessão por 66 annos da exploração d'esse ramal, sem encargo algum para o estado, devendo ser cedidos ao proponente os terrenos expropriados e pertencentes ao estado ou que lhe possam pertencer de futuro para a construcção do edificio da estação central e suas dependencias, assim como os materiaes provenientes da demolição de casas, muros e outras construcções e permittida a entrada livre de direitos aduaneiros dos materiaes para a construcção, incluindo material fixo e circulante. O proponente, no caso de lhe ser feita a concessão, obriga-se:

1.º a reembolsar o governo, pelo modo que fôr combinado, de todas as despesas feitas até agora com as obras propriamente ditas;

2.º a concluir todas as obras, taes como tunneis, viaductos, pontes, muros, caes e dependencias, edificio da estação central, vias, material, etc, de conformidade com o projecto, que fôr approvedo;

3.º a fazer a exploração do dito ramal á sua custa ou cedel-a por contracto especial á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, mediante o pagamento a



esta do preço médio kilometrico do custo da exploração das mesmas linhas, ficando o excedente da receita pertencente ao concessionario;

4.º a apresentar, no praso que fôr fixado, uma Companhia constituida em conformidade das leis.

A construcção terá de ser concluida no praso de quatro annos, a contar da data do correço das obras, que estão para continuar, ou da data da entrega dos terrenos expropriados pelo governo. O concessionario será obrigado a demolir todas as casas, muros, tanques, etc., que fazem parte do convento de S. Bento e annexos, ficando-lhe a posse dos materiaes respectivos; a egreja e suas dependencias serão, porém, demolidas, e os materiaes, mobílias, etc., arrumados por conta do Estado, sendo, portanto, excluidos d'esta clausula. Durante a construcção o concessionario poderá transportar gratuitamente entulhos e outro material na linha do Minho, até Ermezinde.

O material a introduzir para a construcção, livre de direitos, é sómente o que se não possa encontrar na industria nacional a preços e condições eguaes ás do estrangeiro. As deducções feitas, no caso da exploração ser effectuada pelos caminhos de ferro do Minho e Douro, não poderão em caso algum ser computadas em mais de 12:000\$000 réis annuaes.

Construido o tunnel e terraplenagens na cêrca do convento, o concessionario poderá abrir a linha á exploração provisoria.

O reembolso das despesas já realizadas pelo governo, na linha urbana, será feito por annuidades eguaes, durante todo o tempo que durar a concessão. Findo o praso d'esta, o concessionario entregará ao governo, sem indemnisação alguma, toda a linha urbana com o seu material fixo, edificios e dependencias.

Depois dos 15 primeiros annos, poderá, em qualquer epocha, o governo resgatar a concessão, pagando as despesas feitas, bem como as importancias reembolsadas ao governo, e dando de indemnisação ao concessionario um terço do producto liquido da exploração de cada anno que faltar para terminar o praso.

As tarifas para passageiros serão: 1.ª classe, 120 réis; 2.ª e 3.ª, 80 réis; e para mercadorias combinar-se-hão.

As demais condições são as usualmente estabelecidas em contratos d'esta ordem, prescrevendo-se n'uma que os comboios serão organizados na estação central com as carruagens dos caminhos de ferro do Minho e Douro e da companhia Real, mas traccionados por machinas da empresa até Campanhã.

Como acabamos de vêr a proposta é complexa e indica ter sido sériamente estudada pelo seu auctor, um engenheiro constructor assás conhecido, desde longos annos vivendo em Portugal, onde constituiu casa e familia, radicou affeições e conquistou distincções pelos seus conhecimentos technicos e grande pratica dos trabalhos.

Mas abstrahindo inteiramente do auctor, vejamos que vantagens offerece a proposta de Mr. Baère.

Para isso precisamos fixar:

- 1.º qual o producto da linha;
- 2.º o orçamento geral dos trabalhos;
- 3.º o importe das despesas feitas e das que resta fazer.

Emquanto ao producto da linha é avaliado em ..... 65:000\$000

Se lhe deduzirmos as despesas de exploração, calculadas, não pelas da media das linhas do Minho e Douro, mas como um ramal especial..... 12:000\$000

E os gastos de administração..... 3:000\$000  
fica-nos liquido annualmente ..... 50:000\$000

O orçamento geral da construcção da linha e estação era de 1.041:236\$940 réis.

A comparação d'estas duas verbas basta para affastar desde logo a ideia de que o proponente podesse reembolsar desde já o estado de toda a despesa por este feita até hoje, porque lhe ficaria apenas um lucro de 4,80 p. c. insufficiente para occorrer ao interesse e amortisação do capital empregado.

Banida, portanto, esta ideia vejamos a questão sobre a base do reembolso annual ao estado, como consta da proposta:

A importancia dispendida até hoje monta a:

Expropriações.....	120:267\$550
Fiscalisação.....	13:450\$050
Trabalhos executados..	530:472\$166
Total reis.....	464:189\$766
Para o orçamento total.	1.041:236\$940
resta, despesas a fazer.	577:047\$174

Devemos, porem, attender a que o orçamento é de 1888 e que desde então, ou melhor, desde o ultimo anno, tem subido consideravelmente os preços de diversos artigos taes como: cimento, aço, ferro, carvão, ferramentas, dynamite, mechas, etc. e se reputamos razoavelmente este accrescimento em 10 p. c. ou 57:704\$717 réis, teremos que a despesa a fazer se eleva, em numeros redondos, a 635 contos de réis.

Se ao fim de 66 annos tem que estar reembolsado o estado dos desembolsos que até hoje effectuou e se n'essa data, toda a linha, suas dependencias e material fixo revertem para o estado sem indemnisação alguma á Companhia, segue-se que o seu capital terá então que estar amortisado por completo.

Ora se dos 50:000\$000 que são, como vimos, o rendimento liquido annual, deduzimos a annuidade necessaria para o pagamento ao estado de 464:189\$766 réis em 66 annos, ou réis 7:033\$178, ficam-nos annualmente 42:966\$822, ou ainda 43 contos que representam, para juro e amortisação dos 635 contos a dispendir, apenas uns 6,77 p. c.

Francamente não nos parece exagerado, e se o thesouro quizesse levantar um emprestimo para realizar, por si proprio, a conclusão das obras, não o conseguiria em melhores condições.

O contracto proposto pôde tambem, se ao estado convier tomar a exploração, reduzir-se a uma simples cendencia dos productos liquidados durante 66 annos.

Affigura-se-nos, portanto, um negocio vantajoso a proposta de Mr. de Baère.

De resto, ella está sendo apreciada pelo sr. ministro das obras publicas quem, temos todos os motivos para confiar, a estudará devidamente.

## A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 10 de maio.

Em virtude de accordo entre os governos de Vienna e Bruxellas, o ministro d'agricultura, industria e obras publicas modificou a lei de 28 de março de 85, auctorizando o transito atravez da Belgica dos carneiros de procedencia austro-hungara transportados por caminhos de ferro.

O transporte de fructas verdes entre a Belgica e a Allemanha vae fazer-se, desde o 1.º de junho, até 31 de



dezembro n'umas condições absolutamente excepçoes, em virtude da lei de 29 de janeiro ultimo, que autorisa o ministro dos caminhos de ferro, correios e telegraphos a modificar as tarifas e condições regulamentares nos transportes pelos caminhos de ferro do Estado.

\*

O mesmo ministro publicou um decreto pelo qual, dando-se circumstancias especiaes que o motivam, é permitido o reembolso das importancias pagas pelos passageiros e bagagens, pelas tarifas internacionaes em vigor, respectivos aos percursos não effectuados.

E' a consequencia das ultimas sentenças judiciais sobre estas questões.

\*

Uma medida tomada pelos nossos visinhos do Norte, mas que tem sua importancia para a Belgica. No 1.º de junho começa a vigorar uma nova tarifa para o transporte de mercadorias nos caminhos de ferro neerlandezes, a qual reduz consideravelmente os preços actuaes em vigor.

\*

A convenção internacional relativa aos transportes por caminhos de ferro foi ratificada pelo governo federal suizo, sendo, por isso assignada por todos os estados interessados; excepto os Paizes Baixos.

\*

A repartição de caminhos de ferro publicou o seguinte aviso que reproduzo textualmente:

Desde o 1.º do proximo mez será introduzida em todos os serviços dependentes d'esta repartição e nas relações d'esta com o publico, a hora do merediano de Greenwich.

A hora de Greenwich differe em menos 17 minutos e meio da do merediano de Bruxellas e 9 minutos a menos da do meridiano de Paris.

O publico deverá tomar em consideração estas differenças nos seus pedidos de assignaturas do serviço telegraphico franco-belga.

As horas do funcionamento das estações telegraphicas e telephonicas são mantidas approximadamente as mesmas, tendo sido arredondada para 16 minutos a differença de 17 minutos, de sorte que estas estações que funcçionam, por exemplo, desde as 7 horas da manhã até ás nove da noite passarão a estar abertas das 6 horas e 45 minutos ás 8 horas e 45 minutos da noite (hora de Greenwich).

\*

Eis as noticias que tenho sobre a nossa industria ferro viaria.

\*

O syndicato de ferro de que fallei aos leitores n'uma das minhas correspondencias e de que annunciei como provavel a formação, está, segundo me affirmam, definitivamente constituido, faltando apenas regular os detalhes de menor importancia.

\*

Mr. Noblet acaba de responder, em nome da *Société Immobilière*, que devia comprehender os trabalhos da derivação do Ourthe, ás propostas fixadas pelo conselho commercial de Bruxellas. O conselho quer reduzir a parte do pagamento a cargo da cidade a 817.000 francos, ou seja menos 500.000 francos do que o subsidio pedido, pelo que a *Société* declara que não pode acceitar esta redução, limitando-se a tomar nota do praso

de 6 mezes, que lhe é dado para responder em diffinitivo.

\*

O governo britanico recusou o pedido do Canadá tendente a supprimir a clausula de nação mais favorecida nos tratados com a Allemanha e a Belgica.

\*

A legação do Brazil em Bruxellas acaba de autorisar a agencia Havas a declarar inexacta a noticia publicada pelas *Novidades* de Lisboa, affirmando que os estados de São Paulo e Rio Grande tinham proclamado a sua independencia.

\*

O governo tinha convocado ultimamente o conselho superior do commercio e industria a fim de discutir a questão das nossas relações commerciaes com a Hespanha. N'esta reunião foram nomeados relatores os srs. Lepersonne, Van Vie, Grosfils e Strauss, os quaes acabam de reunir aqui para fixar as suas ideias, afim de trabalharem em commum.

O primeiro tinha já preparado o seu relatorio sobre as industrias metallurgicas, officinas de construcção, etc. Este grupo representa os  $\frac{2}{3}$  das nossas exportações para Hespanha.

Para facilitar o trabalho, os relatores pediram a Mr. Strauss para fazer um estudo geral para as quatro secções. Os srs. Lepersonne, Van Vie e Grosfils enviarão brevemente os relatorios das tres primeiras secções a Mr. Strauss, que os acompanhará d'um trabalho geral.

O seu parecer é que mais vale deixar que a Inglaterra e a Allemanha tratem primeiro, em lugar de se acceitar um tratado em que só se aproveite a clausula da nação mais favorecida.

\*

No 1.º d'este mez as fundições d'aço de Angleur tomaram posse das officinas de Selessin. A administração tinha affixado um aviso ao pessoal declarando que este estava livre desde essa data.

\*

O conselho superior do trabalho, a que já me tenho referido nas minhas cartas por duas vezes procedeu á constituição da sua direcção definitiva sendo nomeados, presidente o duque de Ursel, senador; vice-presidente, srs. Smet—De Nayer, Van Cleemspulte, deputados, e o sr. Cavrot delegado operario da Federação dos mineiros do centro; secretario o sr. Morissone, chefe de divisão no ministerio de agricultura e industria; secretario adjunto o sr. Julien, doutor em direito.

\*

Desde o 1.º d'este mez que funcçionam regularmente em Antuerpia, desde as 2 horas da tarde de todas as terças feiras uma nova bolsa de carvão.

\*

Para terminar, um noticia respectiva ao nosso grande movimento commercial:

A exportação do petroleo de Nova-York, do 1.º de janeiro a 9 de abril elevou-se a 85.467.520 galões, sendo 6.156.100 galões para Anvers, contra 86.043.193 galões dos quaes 4.242.800 para Anvers em 1891.

CA. Urban.



## Prate Official

## Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção geral de obras publicas e minas

## 2.ª Repartição.—Caminhos de ferro

Tendo a experiencia mostrado a necessidade de introduzir ligeiras modificações em alguns dos artigos do regulamento para a concessão de passes nos caminhos de ferro explorados pelo estado, mandado observar por decreto de 30 de julho de 1891: hei por bem approvar as alludidas modificações, e ordenar que novamente se publique o regulamento em que ellas vem consignadas, e que baixa assignado pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar.—Paço, em 12 de maio de 1892.—REI—Visconde de Chancelleros.

## Regulamento para a concessão de passes e bonus nos caminhos de ferro explorados pelo estado

## CAPITULO I

## Dos passes

Art. 1.º Os passes são bilhetes pessoaes intransmissiveis, que dão direito á passagem gratuita nos caminhos de ferro, e podem ser:

- 1.º Annuaes;
- 2.º De tempo limitado;
- 3.º Diarios.

Art. 2.º Consideram-se passes annuaes os que concedendo transito gratuito em toda ou em parte da rede, em carruagens de todas as classes, são renovaveis no principio de cada anno. O direito ao seu uso cessa em regra com o exercicio das funcções publicas que lhe deu origem, e a sua concessão só pôde ser feita por virtude de despacho ministerial, com as unicas excepções do disposto no § 5.º d'este artigo, e no artigo subsequente.

§ 1.º Estes passes são de duas especies: os que uma vez concedidos se renovam sem dependencia de auctorisação especial, e os que carecem para a sua renovação de despacho ministerial.

§ 2.º Só podem ser concedidos passes da primeira especie:

- 1.º Aos ministros e secretarios d'estado effectivos;
- 2.º Aos bispos e seus secretarios, aos generaes commandantes das divisões, e aos governadores civis nos caminhos de ferro que cortem as respectivas dioceses, divisões ou districtos;
- 3.º Ao vice-presidente em exercicio ou aposentado e vogaes em exercicio da junta consultiva das obras publicas e minas;
- 4.º Aos engenheiros directores da exploração e construção de caminhos de ferro por conta do estado e aos directores fiscaes de exploração;

5.º Aos chefes das repartições da direcção geral das obras publicas e minas, aos directores das circumscripções hydraulicas, das obras publicas dos districtos e das obras especiaes de superior importancia.

§ 3.º Os passes annuaes da segunda especie só podem ser concedidos:

- 1.º Aos directores geraes do ministerio das obras publicas, commercio e industria, e ao director geral das alfandegas e contribuições indirectas;
- 2.º Aos inspectores especiaes de obras publicas e minas, aos directores de estudos e fiscaes da construção de caminhos de ferro, aos engenheiros chefes de serviço da exploração, construção e fiscalisação de caminhos de ferro, aos chefes de secção das repartições da direcção geral das obras publicas e minas e ao secretario do ministro das obras publicas;
- 3.º Aos inspectores geraes e administradores geraes dos correios, telegraphos e pharoes;
- 4.º Aos chefes, da repartição de estatistica do ministerio das obras publicas, commercio e industria, e da 9.ª repartição da contabilidade publica;
- 5.º Aos membros dos conselhos superiores do commercio e industria e agricultura.

§ 4.º Ainda podem ser concedidos passes annuaes em 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe, em toda a rede ou parte d'ella, conforme as circumstancias, aos agentes de policia civil ou guarda e policia fiscal, precedendo requisição das respectivas auctoridades superiores, até ao numero maximo de dois por cada districto, atravessado pela linha ferrea, excepto Lisboa e Porto, onde este numero pôde ser elevado a quatro. Estes passes poderão ser por excepção impessoaes.

§ 5.º Os directores da exploração podem conceder passes nos respectivos caminhos de ferro ás redacções dos jornaes nos termos dos contratos feitos entre as respectivas direcções e redacções, fi-

cando, porém, esses contratos em todos os casos sujeitos á approvação superior.

Art. 3.º São concedidos passes annuaes em 1.ª classe sem dependencia de auctorisação especial:

1.º Aos funcionarios das administrações de caminhos de ferro explorados por companhias, nos termos dos convenios que vigoram ou venham a vigorar;

2.º Aos chefes e sub-chefes dos serviços de repartições das administrações de caminhos de ferro explorados pelo estado, e aos medicos só nas linhas das administrações a que pertencerem.

Art. 4.º Os passes de tempo limitado concedem transito gratuito, no todo ou em parte do caminho de ferro, por mais de um dia, mas não podendo exceder o prazo de tres mezes, em qualquer das tres classes, e são auctorisados por despacho ministerial, em casos de justificada conveniencia de serviço, tão sómente aos empregados da direcção geral das obras publicas e minas.

§ unico. Os directores da exploração poderão tambem conceder nos respectivos caminhos de ferro passes de tempo limitado aos seus empregados ou operarios incumbidos de serviços, que os obriguem a deslocações, a engenheiros estrangeiros ao serviço de caminhos de ferro, que visitem o paiz, a jornalistas estrangeiros apresentados pelos respectivos consules e aos visitantes de associações de reconhecida utilidade, para os interesses da classe dos empregados de caminhos de ferro.

Art. 5.º Os passes diarios concedem transito gratuito em uma só viagem ou de ida e volta. Os passes diarios são concedidos pelo director da exploração e pelos engenheiros ou chefes de serviço para isso auctorisados pelo respectivo director, e sob sua responsabilidade, ao pessoal seu subordinado.

§ 1.º Os passes diarios devem conter, alem das declarações constantes do artigo 13.º o motivo da concessão.

§ 2.º Os passes diarios só podem ser concedidos aos empregados dos caminhos de ferro em alguns dos seguintes casos:

- 1.º Quando viagem em serviço;
- 2.º Quando transferidos de um para outro local;
- 3.º Quando por doença tenham de ser transportados para outros pontos mais adequados ao seu tratamento, o que deve ser declarado por escripto pelo facultativo da secção medica, a que o empregado pertencer;
- 4.º Quando sejam despedidos do serviço;
- 5.º Quando lhes seja concedida licença e o director entender que o empregado, pelo seu bom serviço se torna merecedor d'essa concessão;
- 6.º Por conveniencia de serviço devidamente justificada.

§ 3.º Nos casos do paragrapho anterior ou por fallecimento do empregado, poderá igualmente ser concedido passe diario ás familias dos empregados, e transporte gratuito das suas bagagens, considerando-se unicamente como familia para este effeito a mulher, filhos, amas d'estes, pae, mãe, irmãos menores e irmãs solteiras, quando vivam em comunidade com o empregado.

§ 4.º Os passes diarios serão extrahidos de livros talonados, do modelo adoptado, distribuidos aos chefes de serviço, que d'elles passarão recibo, sendo os talões remettidos á direcção logo que tenham sido preenchidos todos os passes que elles contenham, ou quando o director os exigir.

§ 5.º Quando for urgente mandar marchar qualquer empregado, operario, ou grupo de operarios, empregados em serviço da linha e não houver possibilidade sem inconveniente para o serviço, de se lhe fornecer o passe regulamentar, servirá de passe o boletim em que se determina a marcha, applicando-se a este boletim todas as disposições relativas a passes, e devendo o empregado que auctorisar a marcha, dar de tudo conhecimento á direcção, justificando a urgencia.

§ 6.º Os passes diarios são considerados como bilhetes, sendo-lhes applicaveis todas as disposições do serviço, relativas á revisão e recepção de bilhetes.

§ 7.º Nenhum passe diario será válido sem ter sido previamente apresentado ao chefe da estação de partida, que lhe imporá o carimbo da estação.

§ 8.º Quando ao empregado for concedido, em conformidade do disposto no § 3.º d'este artigo, fazer-se acompanhar pela sua familia, deve no passe indicar-se o numero de pessoas de que ella se compõe, e o grau de parentesco d'essas pessoas com o empregado; iguaes declarações deverão ser feitas no passe, quando a familia viajar desacompanhada do empregado, mencionando-se o nome d'este.

§ 9.º O empregado a quem haja sido concedido passe para sua familia, e que apresentar n'esta qualidade pessoa fóra das circumstancias formuladas no § 3.º d'este artigo, pagará a importancia da passagem d'essa pessoa e será immediatamente despedido do serviço.

§ 10.º Até ao dia 10 de cada mez serão enviadas á respectiva direcção relações dos boletins de transporte gratuito, de que trata o § 5.º d'este artigo, e que durante o mez anterior hajam sido concedidos.

Art. 6.º O director geral das obras publicas e minas poderá ordenar a concessão de passes diarios tão sómente aos empregados



da direcção geral das obras publicas e minas nas classes correspondentes á categoria do empregado, mediante pedido, devidamente justificado, e com o visto do chefe respectivo.

Art. 7.º Os directores podem conceder passagem gratuita a indigentes, assim reconhecidos, e em vista de attestados de auctoridade administrativa e do parochio da freguezia onde tenham residido nos ultimos tres mezes, declarando explicitamente que a passagem gratuita é para o indigente regressar á terra da sua naturalidade ou para tratamento de enfermidade em logar adequado, devendo n'este caso aquelles attestados vir acompanhados de outro, passado pelo delegado de saude.

§ unico. Quando os indigentes saíam com alta dos hospitaes civis o transporte para a terra da sua naturalidade ou localidade, de continuação de tratamento, poderá ser dado gratuito, mediante a apresentação de guia passada pelo respectivo provedor ou director do hospital, que attestará a pobreza.

Art. 8.º Fora dos casos previstos nos artigos antecedentes só por despacho ministerial podem ser concedidos passes diarios para uma viagem ou viagem de ida e volta, mediante proposta fundamentada da direcção geral das obras publicas e minas sobre informação favoravel do director da linha respectiva.

(Continúa.)

## Ministerio da Fazenda

### Direcção geral das alfandegas e contribuições indirectas

#### 1.ª Repartição

Attendendo ás representações que me foram dirigidas pela associação commercial de Coimbra e por alguns negociantes de Lisboa, com respeito aos embaraços que traz ao seu commercio a imposição de serem as facturas respectivas a mercadorias expedidas pelas linhas ferreas visadas pela auctoridade fiscal no local da expedição: hei por bem decretar o seguinte:

1.º Em todas as estações dos caminhos de ferro onde haja delegações, postos de despacho ou fiscaes, deverão os chefes visar as guias respectivas a mercadorias que derem entradas nas mesmas estações com destino a qualquer outra, sem contudo procederem a exame ou verificação d'essas mercadorias, salvo se houver presumpção ou suspeita de que o conteúdo dos volumes não condiz com os dizeres da guia de expedição do caminho de ferro.

2.º As guias, apresentadas nas estações dos caminhos de ferro para despacho de mercadorias, deverão trazer o visto da auctoridade fiscal no local de onde as mercadorias tiverem sido expedidas, um numero de ordem igual ao da factura correspondente e a designação da estação onde as mercadorias devem ter saída.

3.º A auctoridade fiscal da estação de saída, quando tenha suspeita de que os volumes, a que a guia se refere, sejam todos ou alguns descaminhados ao pagamento dos respectivos direitos, e ainda quando se suspeite pelo mau empacotamento de qualquer volume, ou por parecer empacotado de diversa forma, que o mesmo foi aberto durante o transito, deverá impedir-lhes a saída e exigir do apresentante da guia a apresentação da factura, a qual deverá estar assignada pela firma remittente, e ter a seguinte designação em harmonia com a guia:

Numero de volumes (os da guia);

Numero de ordem (o da guia);

Estação de saída (a designada na guia).

4.º Em seguida a auctoridade fiscal procederá á reverificação dos volumes, e caso estes no numero, quantidade ou qualidade não combinem com os dizeres da factura e os da guia, apprehenderá todos os volumes, dando logo parte superiormente, afim de se instaurar o respectivo processo.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 27 de abril de 1892.—REI.—*Joaquim de Oliveira Martins.*

**Errata.**—Por erro da paginação sahiu com o titulo de *Direcção Geral d'Obras Publicas e Minas* — 2.ª Repartição — *Caminhos de ferro*. O decreto que publicamos na *Parte Official* do nosso n.º anterior, pag. 132, col. 1.ª.

## Tarifas de transporte

**Especial n.º 3 da Companhia Real.**—Bilhetes simples, de 3.ª classe entre Porto e Aveiro e estações intermedias.

Damos hoje como annexo esta tarifa que é a reprodução da antiga, unicamente com a suppressão dos bilhetes de 2.ª classe que a Companhia entendeu dever fazer por não lhe dar resultados praticos.

## Excursões em Portugal

### Itinerarios da Gazeta dos Caminhos de Ferro

Para obter um bilhete para uma excursão interessante nas provincias do Norte, basta traçar o nosso itinerario que vamos indicar n'um exemplar da tarifa P 4 que se distribue em todas as estações, e seguir os demais tramites indicados na tarifa.

3.º Itinerario — Porto, Aveiro, Porto, Regoa, Foz-Tua, Mirandella, Foz-Tua, Barca d'Alva, (não deixar de visitar a linha até Fregeneda, estação seguinte) volta a Ermezinde, Nine, Braga, Vianna, Valença, regresso por Famalicão, Povia de Varzim, Villa do Conde a Porto.

Percurso total 946 kilometros; preços:

1.ª classe.....	137400
2.ª » .....	107000
3.ª » .....	67700

Este itinerario póde servir para começar a viagem por toda e qualquer das estações n'elle comprehendidas.

## Exploração de Salamanca

Voltam os que parecem rejubilar com tudo que represente um embaraço para o bom andamento dos nossos negocios publicos a afirmar que o governo hespanhol reclamou contra a interferencia do portuguez na exploração das linhas de Salamanca á fronteira, e não falta quem affirme que até o sr. Moret y Prendergast, que ha pouco esteve em Lisboa, tivera uma conferencia com o sr. visconde de Chancelleiros, sobre este assumpto.

Tudo isto não passa d'um rosario de falsidades.

O sr. ministro das obras publicas *nem sequer viu* o sr. Moret; este veio apenas tratar de negocios entre a Sociedade de Caceres e a Companhia Real. Podemos assegurar por informações seguras que não foi recebida reclamação alguma e vamos mais longe affirmando que *nem a póde haver*.

O governo hespanhol não reconhece como dona das linhas de Salamanca senão a *Compañia de los ferro carriles de Salamanca a la frontera portuguesa*, entidade que continúa a existir e a ter as suas responsabilidades e direitos perante aquelle governo.

Que as linhas sejam exploradas por esta, pela companhia das Docas do Porto ou pela direcção de exploração do Minho e Douro é isso perfeitamente indifferente ao governo hespanhol que nada tem com os accordos de companhias ou governos, uma vez que quem responde é aquella a que fez a concessão, e que conserva, para com elle, a administração das linhas.

## O protesto da Companhia Real

Este documento, cuja breve appareição já noticiámos no nosso numero anterior, foi entregue no dia 9 ao sr. ministro das obras publicas pelo vice-presidente do conselho de administração, o sr. conselheiro Pereira Carriho, sendo assignado, alem do apresentante, pelos srs.: Conde de Magalhães, Castro Guimarães, Reis Torgal, Paes Villas-Boas, João Anastacio de Carvalho, Antonio Centeno, Teixeira de Queiroz e Victorino Vaz Junior, por parte do conselho d'administração; e conde de S. Januario, May Figueira, Antonio Pereira de Carvalho, Diogo Patrone, Mendes da Silva, visconde de Alemquer,



Santiago Gouvêa, Alves Diniz, marquez de Fontes Ganhado e visconde de Mangualde, por parte do conselho fiscal.

E' do theor seguinte:

SENHOR!

O conselho de administração e o conselho fiscal da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, eleitos na sessão da assembléa geral dos accionistas de 16 de janeiro passado, surpreendidos com o decreto de 21 de abril ultimo, expedido pelo ministerio das obras publicas, pelo qual se nomeia uma comissão composta de 5 cidadãos portuguezes e 4 estrangeiros para administrar, provisoriamente, esta empresa de conta da Companhia, expozeram immediatamente a Vossa Magestade, pelo mesmo ministerio, as duvidas que esse decreto lhes suscitava e solicitaram as necessarias explicações.

Esta exposição ficou sem resposta, mas em data de 17 do mesmo mez recebeu o presidente do conselho de administração um officio participando-lhe que no dia immediato tomava posse a comissão nomeada.

Os corpos gerentes da Companhia, reunidos em sessão no dia 28 do mesmo mez, deliberaram protestar contra a doutrina do referido decreto na parte relativa á nomeação da comissão administrativa, não se oppondo todavia á sua posse, para não aggravar as difficuldades subsistentes, mas acceitando sómente o facto pelo imperio das circumstancias.

Os corpos gerentes da companhia não podem por esta occasião deixar de novamente submeter á alta consideração de Vossa Magestade os esforços, aliás coroados de excellente exito, que empregaram para um accordo com os representantes dos portadores das obrigações da mesma companhia.

Sem embargo da resolução da assembléa geral de 16 de janeiro ultimo dando logar no conselho de administração aos delegados dos representantes dos obrigacionistas, estes recusaram-se a tomar assento no conselho, como o governo de vossa magestade não ignorava, a ponto de fazer constar que, no interesse do credito do paiz e da companhia, seria necessario que os eleitos directamente pelos accionistas chegassem a accordo com os delegados dos portadores das obrigações.

O Conselho de administração, depois de haver estudado e tomado conhecimento dos negocios mais importantes da companhia, o seu primeiro cuidado foi pois procurar por todos os meios dignos, chegar ao desejado accordo com os comités dos portadores de obrigações, afim de que elles tornassem effectiva a representação que a assembléa geral lhes tinha concedido e viu com satisfação, repetir coroados de bom resultado os seus esforços. Depois, pareceu-lhe que não poderia trabalhar desafogada e desassombradamente no melhoramento das finanças da companhia sem uma providencia excepcional e temporaria promulgada pelo governo, que puzesse a companhia ao abrigo de execuções e penhoras, porque estas, além de tornar difficil e embaraçosa a gerencia dos negocios da companhia, poderiam trazer graves prejuizos aos obrigacionistas e a muitos dos credores em beneficio de outros.

Resolveu, pois, o conselho de administração, de accordo com o conselho fiscal, officiar ao governo, fazendo-lhe uma exposição succinta, mas clara, de todas estas circumstancias, e pedindo-lhe a providencia indicada, ou qualquer outra *analogá* que a sua alta sabedoria lhe suggerisse, conducente ao desejado fim.

Grande foi, porém, a surpresa e a admiração de quasi todos os vogaes portuguezes dos corpos gerentes quando appareceu, como medida salvadora, o decreto de 21 de abril, que, depois de varios considerandos, todos tendentes a demonstrar que a companhia não carecia de providencia alguma extraordinaria para sair das suas difficuldades, pois que as suas receitas não podiam ser penhoradas, termina, sem deduzir dos considerandos conclusão effectiva, por nomear uma comissão de 9 membros, dos quaes, repetem, 4 são estrangeiros, para administrar a companhia, postergando por forma desusada a sua lei fundamental, que não permite nem reconhece outra administração que não seja a dos corpos eleitos em assembléa geral, ou delegados d'elles.

E, Senhor, a legislação actual vigente nada modificava a do decreto de 31 de dezembro de 1864, relativamente ás acções que podem impender sobre as empresas ferro-viarias, legislação textualmente repetidas no codigo do processo civil.

E o serviço publico a cargo das companhias constructoras e exploradoras tem tal importancia nas sociedades modernas, que não dispensa legislação especial que attenda aos multiplicados interesses que se acham ligados a essas empresas. Ha o interesse publico que não permite a interrupção do serviço confiado ás companhias. Ha os interesses dos accionistas e dos diversos credores, que, representando capitais importantes e envolvendo até certo ponto o credito do paiz, exigem dos poderes publicos a maxima attenção para que por lei estejam salvaguardados sempre os direitos particulares, até onde o interesse publico o permitta.

Era n'este intuito que foi apresentada á camara dos deputados em 3 de abril de 1873, a proposta de lei n.º 99 C, convertida em

24 de fevereiro de 1874 no projecto de lei n.º 22, mas que não chegou a ser discutido.

Era com esses intuitos que os corpos gerentes da companhia pediam a providencia extraordinaria e temporaria constante da sua dita representação de 9 de abril ultimo e sem embargo da situação, n'este ponto, ser igual á de 1874, foi-lhes dito depois dos representantes terem conseguido que os delegados dos credores estrangeiros portadores de obrigações tomassem assento no conselho, que não havia que providenciar, e porque não houve que providenciar o governo intervem na administração da empresa de conta da companhia!

Verdade seja que esse decreto diz que na substituição dos membros da comissão official seriam sempre attendidos os interesses que esses membros representavam.

Não consta, porem, do decreto quaes são esses interesses, e se a conferencia tida pelo illustre e respeitavel presidente da comissão official com o conselho de administração sobre a forma de substituir os diversos membros d'ella que eram membros da comissão delegada do conselho de administração d'esta companhia, representa uma forma indirecta de responder ás duvidas dos corpos gerentes na sua representação de 23 de abril ultimo, nem por isso essa representação deixou até hoje de ficar sem resposta official, e as penhoras nos bens da companhia não tem deixado de se effectuar, o que também não pôde deixar de ser objecto de profunda magua dos abaixo assignados.

N'estes termos e em virtude da resolução unanime dos membros do conselho fiscal e da maioria dos membros do conselho de administração tendo n'este ultimo votado a favor 8 representantes portuguezes dos accionistas; e contra 2 representantes portuguezes dos mesmos accionistas e 5 estrangeiros representantes dos comités de portadores de obrigações, os corpos gerentes da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes protestam para todos os fins que em direito couberem, perante o governo de Vossa Magestade contra a nomeação d'aquella comissão, por julgarem este facto attentatorio dos direitos e exclusivas attribuições da companhia que representam pela legitima eleição da assembléa geral dos accionistas de 16 de janeiro de 1892, em perfeita conformidade com a lei das sociedades anonymas, do codigo commercial e dos seus estatutos.

Deus guarde a preciosa vida de Vossa Magestade como todos havemos mister. Na séde da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, 6 de maio de 1892.

## O monopolio da viação em Lisboa

Não nos envaidecemos de que fosse em virtude da nossa insistente propaganda contra o já celebre contracto, que a companhia Carris propoz á camara e esta teve a complacencia de approvar, por maioria, quasi sem o discutir, sem ouvir a repartição technica nem o advogado syndico, que fosse pelos nossos artigos, em que bem claramente demonstrámos os inconvenientes, os prejuizos que, para o publico e para a camara, resultavam d'este contracto, que o sr. ministro do reino, fiel zelador dos interesses publicos, entendeu não lhe dar a sua approvação.

Se, até certo ponto, teriamos razão para nos attribuirmos uma parte d'essa victoria, porque a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* foi o jornal que mais activamente combateu por ella, por assim dizer o unico que luctou por evidenciar os defeitos d'esse producto da união hybrida de exigencias insaciaveis da parte da companhia e de condescendencias cegas da camara, não devemos deixar de reconhecer que a conquista é toda da moralidade, e de felicitar o ministro que a soube manter illesa.

Agora, desenganada de que esse negocio está morto, a direcção da companhia parece, segundo se diz, que projecta, ella só por si, levar ávante a fusão com as outras empresas, e por umas noticias soltas em diversos collegas, mais ou menos seus protectores, já se vae insinuando que a camara não receberá real das quantias que lhe pertencem por impostos retidos em poder da companhia, reclamando esta para os tribunaes.

Para nós, — para o publico — desde que não se faça o monopolio, pouco importa que a companhia compre



uma ou todas as empresas suas concorrentes. Outras apparecerão a servir de correctivo quando ella tentar prejudicar o publico.

O que não percebemos bem é como uma companhia, que está utilizando a via publica por meio de um contracto com a camara, tenha força para lutar com esta, dizendo-lhe na face que não lhe paga — e continuando a explorar muito socegada as suas linhas e carreiras que lhe convem, sem que a camara a obrigue a entrar na lei de que se afasta.

Agora cumpre á camara, livre d'aquelle trambolho do contracto, regularisar a viação em Lisboa; e d'esse assumpto ainda nos occuparemos, porque bem interessante é elle para o publico.

### Tarifas da linha de Cintra

O nosso bom collega *Engenharia e Architectura* volta a insistir que são caros os bilhetes de assignatura para a linha de Cintra. Já lhe demonstrámos que são mais baratos do que os de todas as linhas de que conhecemos as tarifas, que lhe havemos de fazer mais? Cada qual tem o direito de vender o seu genero pelo preço que lhe convem e por isso não temos que defender a companhia nem que accusal'a, visto que ella não ultrapassou sequer o rasoavel.

Na segunda parte do seu artigo o nosso estimavel collega volta á questão das recovagens dizendo que nós fizemos *do frango, cavallo...* de batalha.

Até certo ponto estavamos autorisados a isso, visto que o collega começou por chamar *bicho* á referida ave. Mas não o fizemos: Demonstramos-lhe apenas implicitamente que não sendo possivel aos caminhos de ferro tomar, para as suas tarifas de bagagens e recovagens, bases tão inferiores que permittam ao transportador de meio kilo pagar só proporcionalmente a esse peso, o transporte custa tanto por um frango como por 20 ou mais.

Mas o collega insiste em que se devia estabelecer tarifa para um ou dois franganitos.

Para o satisfazer, e já que nos distingue com o diploma de orgão *official* das companhias, coisa que por cá ainda não constava, vamos empenhar todos os nossos esforços, valendo-nos da posição que o collega nos dá, para que a base da tarificação das nossas linhas ferreas seja alterada, adoptando-se os preços, não por tonelada e kilometro, mas por frango e kilometro.

Assim, uma pipa de vinho, pesando tantos frangos, pagará tanto por kilometro, um wagon de madeira, de cereaes, etc. pela mesma forma.

O peor seria que estamos vendo d'aqui a pouco que o collega nos exige nova modificação.

Como elle quer esta concessão para as pessoas pobres que teem apenas um frango para trazer de presente a alguém, e como ha os mais pobres ainda, que não podem trazer senão uma perna de frango, o nosso estimado collega pedir-nos-hia em breve que as tarifas fossem estabelecidas por perna de frango e kilometro.

Era uma novidade. A Hungria tornou-se notavel na Europa pelo seu systema de tarificação por zonas; Portugal seria exemplar na tarificação por frangos e suas fracções.

### De Ostende a Dover

O movimento geral de passageiros entre Inglaterra e o continente tem augmentado em proporções extraordinarias.

O movimento do anno passado nas linhas de Dover-Calais, Dover-Ostende, Newhaven-Dieppe, Folkestone-Boulogne e Queensborough-Flissingen foi de 611:280 passageiros contra 215:308 transportados em 1890 pelas quatro primeiras linhas; pelo que se vê que augmentou 130 p.c. Salvo a linha de Folkestone-Boulogne, todas as outras vão progredindo; o augmento na de Dover-Calais é de 33 p.c., na de Newhaven-Dieppe de 37 p.c., na de Queensborough de 28 p.c., e de 185 p.c. a de Dover-Ostende.

O favor dispensado á via belga é devido aos esforços do governo, tanto para melhorar o material de transportes como para accelerar as communicações entre Londres e as principaes cidades do continente.

Estão construidos novos vapores que reúnem todos os aperfeiçoamentos realisados pela arte da construção naval; salões de luxo, de fumar, ventilações, aperfeiçoada illuminação electrica, etc., etc., sendo, além d'isso, de excellente marcha, fazendo em 3 horas a travessia entre Dover e Ostende.

Os trens internacionaes em correspondencia com Ostende, comprehendem wagons de luxo com toilette, corredor lateral, e montados em boas molas que evitam toda a trepidação.

Os passageiros internacionaes munidos de bilhetes de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, podem tomar logar n'estas carruagens sem supplemento de taxas.

A via tambem foi melhorada com o emprego de carris d'um typo novo, para facilitar a tracção de machinas de grande força.

Actualmente o trajecto entre Berlim e Londres faz-se em 22 horas; entre Colonia e Londres em 13 horas; entre Francfort e Londres em 18 horas; entre Basel e Londres em 20 horas.

As tentativas recentes das linhas competidoras para monopolisar o trafico entre Londres e Berlim decidiram a administração belga a estudar novas combinações para diminuir a duração da viagem. Hoje partindo de Berlim (gare Potsdam) á 1 hora da tarde e seguindo as linhas de Pymont, Hildesheim, Colonia, Ostende, chega-se a Londres ás 11 e 20 da manhã, isto é, 22 horas apenas, mas em sentido inverso a viagem leva 24 horas.

As experiencias recentemente feitas, reduzem aquelle tempo a 21 horas e 20 minutos, isto é, 40 minutos menos só no trajecto belga, servindo-se das novas locomotivas Crampton modificada, construidas nas notaveis officinas da *Société Cockerill*, de Seraing.

### Publicações recebidas

**Guia auxiliar para as viagens de excursão, revista pelo engenheiro F. Perfeito de Magalhães.**—E' um indice alphabetico de todas as estações das linhas ferreas portuguezas, indicando de cada uma o districto administrativo em que está situada, linha a que pertence, estações extremas d'esta, distancias kilometricas aos extremos, a Lisboa e ao Porto, etc., tornando-se de uma utilidade reconhecida não só como auxiliar para os que desejem calcular o percurso de uma viagem circulatória no paiz, como para os que tenham a effectuar qualquer transporte para uma estação de linha ferrea cuja distancia se encontra ali facil e rapidamente.

Juntamos a isto a infallibilidade dos esclarecimentos que o folheto contem, garantida pelo nome do distincto engenheiro que modestamente se acoberta com o nome de revisor, quando facilmente se comprehende que o sr. Perfeito de Magalhães foi mais do que isso, foi o



auctor de toda aquella obra que, apesar de resumida em 20 e tantas paginas, significa um trabalho minucioso e intelligente, e teremos dado uma ideia da utilidade d'esta guia.

Agradecemos a offerta.

## Companhia Portugueza Hygiene

Em sessão d'assembléa geral de 28 d'abril foram approvadas as contas da gerencia de 1891, bem como a proposta que se refere á distribuição de lucros, não se tendo podido deliberar sobre a emissão d'obrigações, por não estar representado o capital exigido pelos estatutos para esse fim, ficando esse assumpto para ser tratado em nova assembléa que se reunirá hoje 16 de maio.

Tambem não poudé ter effeito a proposta do conselho fiscal, para se dar uma remuneração especial aos directores, os srs. E. Estacio e J. Ferreira, porque estes, agradecendo as obrigantes manifestações que lhes foram dispensadas, pediram licença para não a acceitarem.

Do relatório que temos presente evidencia-se quanto o testemunho de gratidão que o conselho fiscal quiz dar aos directores, era bem merecido.

A prosperidade d'esta companhia resalta de cada elemento que n'esse relatório encontramos.

A venda de productos quasi que duplicou nos mezes de maio a dezembro em relação aos primeiros quatro do anno, elevando-se durante este á somma de 71 contos.

Os lucros subiram a 8:132\$246 réis a que foi dada a seguinte applicação:

Para dividendo 3\$000 réis por acção (1).....	4.500\$000
Para fundo de reserva: 10 % sobre os lucros...	813\$225
Para amortisação de 4 % na verba de <i>Armação e utensilios da pharmacia</i> .....	500\$000
Idem, de 4 % na verba de <i>Obras amoviveis</i> .....	220\$140
Idem, de 1/14 na verba <i>Obras no edificio da fabrica</i>	465\$550
Idem, de 5 % na verba de <i>Despezas d'installação da antiga firma</i> .....	380\$950
Idem, de 5 % na verba de <i>Despezas d'installação da Companhia</i> .....	28\$570
Idem, de 5 % na verba de <i>Machinas e utensilios</i> .....	692\$685
Para c/ nova.....	531\$126

Réis. 8.132\$246

A companhia Hygiene é não só uma das melhor administradas do paiz, como uma das que mais activamente trabalha no desenvolvimento da sua industria, graças aos esforços da sua intelligente direcção, confiada aos antigos socios da firma Estacio & C.<sup>a</sup>, os srs. Emilio Estacio e J. Ferreira.

## Boletim financeiro

Lisboa, 15 de maio de 1892.

Foi bastante curiosa e interessante sob varios pontos de vista, a quinzena economica e financeira. Não está ainda definitivamente resolvida a questão do convenio e do emprestimo portuguez, mas tudo indica que as bases geraes d'essas operações estão assentes, faltando apenas determinar e apurar um ou outro pequeno incidente d'estas questões.

Como não estamos eivados do pessimismo dominante não nos faremos echo dos boatos que tem corrido na praça acerca das condições vexatorias ou onerosas do convenio e do emprestimo, não porque não julgamos possível a existencia de algumas d'ellas, mas porque em factos d'esta ordem o documento é essencial para fundamentar a opinião.

O que parece certo porém, é que o emprestimo está negociado com a casa Glyn, Mill, Currier & C.<sup>o</sup>, de Londres, M. Cassel, banqueiro e a *Banque Internationale*, representada pelo seu director

(1) Equivalente a 7,27 % sobre o desembolso.

M. May. O emprestimo será de 5.000.000 sterlinos nominaes, em obrigações de 90\$000 réis ao juro de 5 % tomadas a 85 p. c. o que dá uma commissão de 400.000 libras sterlinas.

O emprestimo será passado por este grupo a um syndicato de participação que emitirá o emprestimo ao publico a 89 p. c., tomando firme 2/3 e ficando em opção 1/3. O producto dos 2/3 fica no estrangeiro para pagamento dos *coupons* e o restante vem para Portugal. Falla-se, porém, em difficuldades sobrevindas sobre o *modus faciendi* d'este negocio todo.

Seja, porém, como for, o que é certo é que—de boa fonte o sabemos—o sr. Serpa Pimentel deverá estar de volta a Lisboa por toda a proxima semana, tendo tudo concluido. O delegado portuguez trabalhou muito e a sua missão, que muitas circumstancias tornaram difficil, obrigou-o a muitas contrariedades e desgostos. A sua conhecida philosophia, porém, deu-lhe animo para vencer tudo.

Vae decorrido um anno sobre os deploraveis acontecimentos que determinaram a moratoria decretada em 10 de maio de 1891 e pouca gente se lembra já disso, apesar de serem ainda bem sensiveis e evidentes os resultados desse desastre. Apesar das apparencias, que a muitos podem affigurar-se animadoras, cremos não nos enganarmos oppinando que, infelizmente, as apparencias illudem.

A situação da praça de Lisboa é, apesar de tudo, muito difficil, porque o credito está bastante abalado e sem elle os recursos não abundam. D'um momento para outro não será para admirar que surjam a publico difficuldades, que não poderão ser vencidas e que determinem novos desastres na praça. Sem querermos sobresaltar devemos, comtudo, dizer que nos inquieta a nossa situação commercial.

No Porto, com espanto de toda a gente, desencadeiou-se de repente uma nova opposição á ideia de fusão dos bancos e para nós é fora de toda a duvida que se malogrará completamente esse pensamento por falta de completo accordo entre os interessados. Pela ligação intima entre alguns bancos do Porto e alguns banqueiros preponderantes de Lisboa, parece que o movimento da opposição iniciado e sustentado por aquelles não é estranho á influencia d'estes.

Não deixa de ser curioso saber que alguns dos bancos, que mais insistentemente expunham ha mezes as suas precarias circumstancias julgando imprescindivel a intervenção do estado para se salvar, são agora justamente os que mais firmemente declaram aos seus accionistas estupefactos que podem viver de si e para si, que tem recursos para trabalhar independentes e que por isso não acceitam, nem querem, a fusão!

Para completar este quadro de surpresas veio a publico um novo decreto modificando, n'uma parte essencial, o contracto celebrado em dezembro de 1891 entre o governo e o Banco de Portugal para o estabelecimento da circulação fiduciaria. O Banco fica agora authorisado a elevar a sua emissão até 54:000 contos de rs. O decreto não deu as razões que levaram o governo a esta consideravel ampliação de faculdades.

Estão um pouco animados os interessados na restauração do credito brasileiro, não pela subida do cambio, porque, pelo contrario, tivemos ainda uma baixa sensivel no começo da quinzena, mas porque os fundos brasileiros em Londres começaram a ter ha dias um certo favorecimento animador, que denuncia o renascimento da confiança nas cousas politicas do Brazil.

O resultado das eleições supplementares, a abertura do congresso e a concentração de todos os elementos republicanos em volta do vice-presidente Floriano, que acaba de dar testemunho de uma grande energia e de um grande tacto, tudo isto parece de molde a assegurar uma modificação completa na situação economica e financeira do Brazil e, assegurada a confiança, renascerá o credito e o cambio entrará n'uma escalla ascensional regular e normal. Oxalá que alguma imprudencia ou alguma impaciencia mal refreada não prejudique tudo outra vez.

Foi bastante animado o movimento da Bolsa de Lisboa na quinzena que hoje finda. A nossa divida externa de 3 p. c. (ass.) subiu gradualmente de 36,70 a 37,50, 38,30 e 38,50; — a divida interna de 3 p. c. (*coupon*) de 36,50 a 37,40, 39, 39,50; — as acções do Banco de Portugal, que haviam tido uma alta pronunciada na anterior quinzena, baixando novamente a 120\$000 réis, subiram a 121\$000 e 122\$000 réis; — subiram em geral os titulos bancarios, excepção feita dos do Banco Lusitano; — como era de esperar as obrigações Loanda-Ambaca começaram a ter maior procura subindo consequentemente a sua cotação a 60\$000, 61\$000 e 62\$500 réis; — os outros papeis de commercio não tiveram alterações muito sensiveis.

Consta á ultima hora que Mr. Hersent, empreiteiro das obras do porto de Lisboa, declarou ao governo que ia suspender os



seus trabalhos por lhe ser impossível arcar com as dificuldades resultantes de alta de cambios. A verificar-se esta suspensão das obras do porto de Lisboa a situação agravar-se ha porque ficam sem trabalho mais de 1:200 individuos.

Os cambios regularam na quinzena: — Londres, cheque 40 <sup>3</sup>/<sub>8</sub>, 41 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> — Paris, idem, 702, 697 — Allemanha, 290, 288 — Hespanha, 1\$040 e 1\$000.

Resultado das operações de hoje na Bolsa de Lisboa: — inscrições (coupon) semestre corrente 38,25 — divida externa 37,90 — obrigações, tabacos 88\$400 — obrigações (4 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> p. c.) 47\$000 — obrigações prediaes 5 p. c. 84\$000 — obrigações prediaes 6 p. c. 89\$000 — acções do Banco de Portugal 125\$000 réis.

J. J.

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

BOLSAS	TITULOS	1892 — MAIO — DIAS													
		2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza...	21.000	21.800	22.900	23.000	23.000	21.500	20.000	48.500	—	47.500	46.700	46.000	—	—
	» Ascensores mechanicos....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional .....	—	—	21.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris.....	» Atravez d'Africa .....	60.000	—	—	—	—	—	—	62.500	62.500	—	—	—	—	—
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza....	80,75	87,50	95	90	92,50	85	90	86,25	82,50	70	80	78	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal...	45	45	48,45	50	50	60	60	55	—	—	55	55	—	—
	» Norte de Hespanha .....	455	457,50	447,50	452,50	454,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicant...	474,25	473,75	470	470	472	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes .....	277,50	273,75	275	275	272,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza....	430	439	425	434	429	430	430	425	426	425	425	421	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal....	433	440	438	435	430	432	433	434	430	432	430	430	—	—
	» Norte Hespanha, 1. <sup>a</sup> hypotheca	338	340	338,50	340,50	342	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres..	» C. <sup>a</sup> da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Amsterd..	50	—	—	48,50	—	47,25	48,75	49	50	50,25	51,75	51	—	—
	Bruxellas..	50	50	50	50	50	50	50	50	50	51	51	51	—	—
Berlim....	» Companhia Real 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

### Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações
		1892			1891			Totaes		Differença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	1892	1891	1892	1891	
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	(1) Compre-hende as li-nhas de Les-te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Tor-res, ramal de Cintura, ur-bana e Cas-caes.
	23 29 Abril	690	54.674:000	74:885	690	49.712:450	72:046	791.002:000	883.334:750	—	89.332:750	
	30 6 Maio	»	53.196:000	77:086	»	50.425:310	84:341	817.498:000	939.460:280	—	92.262:280	
	23 29 Abril	334	5.469:000	45:476	468	3.430:000	48:643	67.475:000	53.800:000	43.675:000	—	
Sul e Sueste .....	30 6 Maio	»	3.978:000	44:940	»	3.220:000	19:466	74.462:000	57.020:000	47.442:000	—	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.
	8 14 Abril	475	43.524:370	28:472	475	44.087:290	23:344	484.677:000	203.440:810	—	48.733:810	
	15 21 »	»	44.481:440	24:474	»	42.558:375	26:439	496.458:440	245.969:185	—	49.840:775	
	22 28 »	»	44.034:945	29:548	»	42.863:930	27:082	240.193:360	228.833:445	—	48.639:755	
Minho e Douro .....	19 25 Fever.	340	42.378:185	36:406	340	46.720:467	49:478	448.745:544	431.296:825	—	42.433:284	Cintr-a-Tor-res, ramal de Cintura, ur-bana e Cas-caes.
	26 3 Março	»	44.369:790	42:263	»	46.366:177	48:438	433.243:334	447.663:002	—	44.449:674	
	4 10 »	»	45.559:360	45:762	»	44.840:334	43:648	447.842:697	462.503:336	—	45.440:539	
	16 22 Abril	253	4.617:099	48:249	253	6.494:338	47:921	80.227:588	105.642:294	—	25.444:703	
Beira Alta .....	23 29 »	»	4.945:945	49:545	»	5.654:934	46:623	85.473:533	114.294:225	—	26.420:692	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.
	23 31 Março	405	4.048:444	9:697	405	868:420	8:267	44.432:550	44.428:593	3:957	—	
	4 7 Abril	»	4.425:964	40:744	»	4.063:678	40:430	45.268:514	45.492:274	76:243	—	
	8 14 »	»	4.343:729	42:544	»	4.208:947	44:543	46.572:243	46.404:218	474:025	—	
Guimarães .....	—	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.
	15 21 Abril	2803	Ps 4.182:997	422	2803	Ps 4.270:285	483	49.644:461	20.048:821	—	437:660	
	22 28 »	»	4.232:659	439	»	4.402:498	500	20.843:824	21.454:320	—	607:499	
	9 15 Abril	2672	4.050:048	393	2672	4.491:625	446	44.243:837	45.341:530	—	4.097:693	
Madrid—Zaragoza—Alicante.....	16 22 »	»	4.023:249	383	»	4.475:424	440	45.237:057	46.486:642	—	4.249:585	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.
	23 29 »	»	4.030:302	386	»	4.402:225	413	46.267:359	47.588:867	—	4.324:508	
	9 15 Abril	894	268:285	300	894	375:064	308	3.754:934	4.042:348	—	260:387	
	16 22 »	»	307:423	344	»	303:897	340	4.059:054	4.346:245	—	257:461	
Andaluzes.....	—	460	—	—	460	—	—	—	—	—	—	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.
	9 15 Abril	180	54:040	300	180	50:752	282	694:974	649:812	75:459	—	
	16 22 »	»	65:829	360	»	45:756	254	760:800	665:569	95:234	—	
	23 29 »	»	59:553	334	»	43:814	243	820:353	709:380	110:973	—	



## Incendioscopios electricos

Os srs. Almeida & Silva, inventores privilegiados d'este utilissimo aparelho, tratam de fundar uma companhia para a exploração do seu invento tanto no nosso paiz como em Hespanha, França Inglaterra, Alemanha e Estados Unidos.

O invento é, com effeito, de molde a offerecer bons resultados, quando largamente diffundido em todos os paizes onde outrosapparelhos semelhantes e com muito menores resultados praticos tem-tido grande extracção.

As companhias de seguros são, incontestavelmente, as primeiras interessadas em que se espalhe por toda a parte este utilissimo aparelho e tão interessadas que embora (o que não é de esperar) os lucros da exploração lhes não remmunessem o capital empregado, indirectamente aufeririam consideraveis lucros pela diminuição dos sinistros ou da gravidades d'elles, visto que está provado que, pelo incendioscopio, se evitam por completo, ou pelo menos em grande parte, os prejuizos de incendio.

## Uma nova fabrica em Lisboa

Tão moroso é sempre o desenvolvimento da nossa industria fabril que nos felicitamos sempre que se annuncia a creação d'uma nova fabrica que venha augmentar a nossa producção manufactora e de libertar-nos do subsidio de trabalho que em tão larga escala sempre pedimos ao estrangeiro.

E' por isso que estimámos muito receber o programma de uma nova companhia que se projecta fundar em Lisboa, para a fabricação de guarda-chuvas e bengallas, artigos estes que hoje se fabricam em muito pequena escalla entre nós, e ainda assim servindo-se na quasi totalidade de pertences recebidos do estrangeiro já preparados, como armações, cabos, varetas, tecidos, etc.

Para se calcular a importancia que esta fabricação, bem dirigida e largamente desenvolvida, póde ter entre nós, basta ver que nos annos de 1890-91 o valor dos guardas chuvas, umbrellas, bengallas e seus pertences entrados no paiz foi de cerca de 109 contos de réis.

Que os iniciadores d'esta nova empresa consigam o seu fim é o que sinceramente deseja quem, como nós, tanto se tem devotado ao desenvolvimento da industria nacional.

## Linhas portuguezas

**Ramal de linha americana.** — Um grupo de habitantes das freguezias do Bomfim e Campanhã representou á direcção da Companhia Carris de Ferro do Porto pedindo a construcção d'um ramal da linha americana, que, pela rua do Bomfim, siga até S. Roque da Lameira.

Essa representação é fundamentada na importancia da população d'aquellas duas freguezias e no grande transito que ha entre os pontos mencionados e a cidade baixa.

Os signatarios promptificam-se a auxiliar a Companhia nas obras da referida linha, concorrendo para isso com o producto d'uma subscrição, que promoveram entre si.

Este facto, que não deixa de ter importancia, reunido aos demais que se mencionam na representação, crêmos que levarão o sollicito director da Companhia a acceder

ao pedido que lhe é dirigido, e que representa, sem duvida alguma, um melhoramento publico de consideração, especialmente para os habitantes d'aquellas freguezias.

**Loanda a Ambaca.** — Foi nomeado fiscal do governo, junto da empresa constructora do caminho de ferro de Ambaca, o sr. Ribeiro Sampaio, engenheiro do quadro das obras publicas da provincia de Angola.

**Ascensor do municipio.** — Foi modificado consideravelmente o projecto d'este ascensor, que publicámos n'esta *Gazeta* o anno passado.

Esperamos, pela penna do nosso excellente collaborador, o distincto engenheiro sr. Raul Mesnier, dar em breve a descripção e os desenhos d'este novo projecto, em que foram introduzidos grandes melhoramentos.

**Linha de americanos na India.** — O sr. Manuel dos Passos Carlos, residente no estado da India, solicitou do governo a concessão para o estabelecimento d'uma linha de carros americanos, a qual, partindo de Ribandar, atravessará a cidade de Nova Gôa até S. Paulo, onde haverá dois vapores para conduzir os passageiros a Mormugão.

**Pungue.** — Já estão subscriptas 200:000 libras para a companhia do caminho de ferro do Pungue, e está assegurado, além d'isso, o fornecimento de material por uma quantia superior a 100:000 libras.

Conta-se que brevemente se complete o capital tanto em acções como em obrigações necessarias para preencher a quantia destinada á conclusão de todo o caminho de ferro.

**Salamanca á Fronteira.** — Dizem do Porto, que as receitas do mez de abril d'este caminho de ferro augmentaram a ponto, de que a administração do Minho e Douro não terá que fazer nenhum supprimento; mais ainda: affirmam que estão já pagas contas anteriores pendentes, avaliadas em 60 contos, e que não reclamaram senão 22 contos de réis.

## Linhas hespanholas

**De Murcia a Granada.** — Tem continuado com grande actividade os trabalhos de construcção d'este caminho de ferro, empregando-se actualmente muitos operarios.

Já está assente a via desde Zurgena até Almanzora, e terminada por completo desde Huerca Overa até o primeiro dos referidos povos.

Apenas esteja construida a estação de Almanzora Albox, abrir-se-ha a linha á exploração até esse ponto.

**De Bilbao a Portugalete.** — Foi outhorgada á companhia do caminho de ferro de Bilbao a Portugalete, a concessão de um caminho de ferro de via dupla, ligando directamente aquella primeira cidade com o ramal de Cantaloja a Olaveaga.

**De Girona a San Felin de Guixols.** — Já foi percorrida esta linha pelos comboios de experiencia, levando, um d'elles oito carruagens para passageiros.

As carruagens de 1.<sup>a</sup> classe, são divididas em dois compartimentos, e os assentos forrados de veludo carmezim são collocados ao comprido como nas carruagens-salões da linha de Barcelona a Sarriá.

As paredes são cobertas de seda lavrada, á semelhança dos da companhia dos caminhos de ferro de Tarragona a Barcelona e França.

Em cada compartimento ha seis assentos, comunicando um compartimento com o outro por meio de portas de corrediça.

As de 2.<sup>a</sup> tem os assentos de madeira envernizada. Os mixtos, 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe tem um compartimento de 1.<sup>a</sup> igual aos outros, e um de segunda em que apenas cabem 6 passageiros.

Todo este material foi construido em Nuremberg. A companhia adoptou o freio de vacuo systema Schmidt.

Espera-se que a linha possa ser aberta á exploração em fins de junho.

**Havana.** — As receitas brutas dos caminhos de ferro da Havana em 1891 foram de 12.042:290 pesetas; as despesas de 6.752:630, e o producto liquido de 5.289:646 ou sejam 1.644:340 pesetas a mais que em 1890.



O dividendo pago pelo *Banco de Commercio United Railways of the Habana and Regla Ware houses Company*—proprietario dos caminhos de ferro—é para 1891 de 8 por cento.

**Do Ferrol a Betanzos.**—Os deputados srs. Luanco e Marquez de Figueiroa, na sessão de 7 do mez passado, apresentaram representações dos povos interessados na construção d'esta linha ferrea, mostrando a falta que ella faz, tanto debaixo do ponto de vista extrategico, como pela falta de estradas e de caminhos n'aquella comarca.

O sr. Marquez de Figueiroa recordou ao ministro da Guerra o pedido que tinha feito o anno passado, para, que se entregassem os estudos do caminho de ferro a engenheiros militares, a fim de que o seu custo seja menor, e para que a linha seja construida pelo Estado caso a adjudicação a uma empresa não possa realizar-se.

## Linhas estrangeiras

### FRANÇA

As receitas de toda a rede franceza em 1891 (linhas de interesse geral) foram as seguintes:

	Extensão em 31 de dezembro		Receitas totaes	
	1891	1890	1891	1890
Rêde do Estado.....	2.665	2.658	837.428.029	36.097.756
Companhia do Norte...	3.596	3.596	187.579.000	185.830.662
"    "    Este....	4.425	4.369	143.021.823	139.178.828
"    "    Oeste...	4.875	4.787	146.788.270	140.823.205
"    de Orleans.	6.357	6.071	170.544.545	164.447.196
"    do P.-L.-M.	8.373	8.251	361.874.712	347.655.456
"    Mont-Cenis.	132	132	5.068.940	4.975.357
"    do Meio Dia	3.029	2.970	90.404.769	89.527.281
Cintura de Paris.....	32	32	6.779.420	6.346.339
G. <sup>de</sup> Cintura de Paris...	141	141	4.825.981	4.375.433
Companhias diversas...	694	402	7.578.191	7.130.025
Linhas não garantidas..	309	309	1.200.285	1.110.426
Total.....	34.425	33.604	1.163.093.965	1.127.497.964

Estas cifras representam um importante augmento na receita, 35,5 milhões, devido, não só ao augmento de extensão de rêde que foi de 821 kilometros, sendo 619 no Estado e nas 5 companhias (excepto a do Norte) e 202 nas secundarias, como ao desenvolvimento do trafego.

O producto médio annual kilometrico de toda a rêde passou de 33.774 francos, em 1890, a 34.269 francos em 1891.

### RUSSIA

A sociedade dos caminhos de ferro de Riazan Koslow, obteve a construcção de uma rede de novas linhas, e tomou por isso a denominação de *Société du chemin de fer de Riazan-Oural*.

As linhas novas teem uma extensão de 1.460 kilometros (com excepção do caminho de ferro Lebediane-Yelets) affluindo todas ás linhas principaes, e devendo servir as povoações ruraes.

### JAPÃO

O governo submetteu ao parlamento um projecto de resgate pelo estado de todas as companhias que possuam caminhos de ferro.

O governo tomará a si as linhas pelos preços que não ultrapassem as importancias despendidas, ou a garantia actualmente paga ás acções das companhias.

Se a media do valor das acções nos tres annos precedentes, ultrapassar o preço resultante d'aquellas bases, o resgate far-se-ha por accordo entre o governo e as companhias.

### COLONIA DO CABO

O engenheiro do novo caminho de ferro em construcção do Cabo ao Transwaal, acaba de annunciar que a linha está terminada até o rio Vaal, na extensão de 333 kilometros.

Do rio á cidade de Johannesburg, o grande centro mineiro do Transwaal, os trabalhos continuam com a maior actividade.

### BRAZIL

Em 20 de fevereiro ultimo os accionistas do caminho de ferro de Sorocabana, reunidos em assemblea geral extraordinaria, approvaram a fusão d'esta companhia com a exploradora da linha Ituana. A nova sociedade que resultou d'esta combinação tomou o nome de Companhia União Sorocabana e Ituana. Exploram as duas linhas ferreas já construidas, as vias fluviaes, assim como os ra-

maes e prolongamentos que vão ser construidos. Esta rêde é dividida em tres secções, tendo cada uma, uma conta especial.

A primeira comprehende o caminho de ferro de S. Paulo a Botucatu, com os ramaes de Tiête e Tatuhy e o prolongamento de S. João a Santos; á segunda correspondem as linhas de Botucatu a Tibagy e de Tatuhy a Itaraé, com os ramaes e prolongamentos projectados; e a terceira compõe-se do caminho de ferro de Jundiahy a Itic, dos ramaes existentes, da navegação fluvial e de todos os prolongamentos a construir nos limites d'essa secção.

Em consequencia d'este augmento a companhia elevou o seu capital de 38 a 70 mil contos de réis, representados por 350.000 acções.

No ultimo semestre de 1891 a linha de S. Francisco-Pernambuco teve um rasoavel augmento no numero de passageiros e mercadorias, e o de libras 15:288 nas suas receitas, comparadas com igual periodo de 1890.

O desenvolvimento do trafego tornou necessario o alargamento dos *hangars* de Cinco Pontas, esperando-se só, pela auctorisação do governo para começarem os trabalhos.

Os resultados do semestre, em questão, deixaram disponiveis uma somma de 31:248 libras. O conselho director propoz distribuir um dividendo de 5 %, e de destinar 1:248 libras, ás reservas do exercicio corrente.

O governo brasileiro já pagou a garantia.

A casa Morton, Rose & C.<sup>o</sup> de Londres recebeu do Rio de Janeiro noticias de que o tribunal supremo, decidiu a separação da linha Leopoldina da companhia geral de estradas de ferro no Brazil.

### CANADÁ

O parlamento de Ontario votou em terceira leitura o projecto de lei auctorizando a construcção de um caminho de ferro para navios do lago Ontario á bahia Georgiana. Uma sociedade com o nome de *Ontario Ship Railway Company* é a constructora d'esta obra.

## Pneumo-therapia

### Atmospheras artificiaes de ar comprimido

O nosso bom amigo o antigo engenheiro da casa Eiffel e depois da sociedade Braine le Comte, Mr. Luiz Vintendon tão conhecido no nosso paiz onde esteve encarregado das construcções da Beira Alta, Mirandella, Vizeu e outras linhas, foi fundar no Funchal um estabelecimento especial para o tratamento das molestias pulmonares e das vias respiratorias em geral, o qual se acha situado na *Quinta Donaldson*, e provido de todos osapparelhos modernos, segundo as ultimas descobertas scientificas, alguns dos quaes estão registrados.

O tratamento é feito pela seguinte fórmula:

Os doentes entram para um elegante *chalet* onde teem a liberdade de conversar, ler etc. e encontram todas as commodidades e conforto; por meio de apparelhos aperfeçoatissimos o ambiende d'este quarto é transformado artificialmente e por uma fórmula perfeitamente insensível.

O machinismo que promove esta transformação atmospherica consta de um motor a vapor, tendo todos os melhoramentos que a sciencia tem até hoje indicado para assegurar o movimento mais regular, installado no *rez-de-chaussée* do predio, pondo em movimento uma bomba compressora de ar, systema Nant.

O ar comprimido, por esta bomba é introduzido no quarto ou camara dos doentes de fórmula que alli a temperatura seja continuamente mantida no mesmo gráo que o da atmosphaera.

Mr. Vintendon chegou a este resultado envolvendo o cylindro da bomba por uma dupla cobertura, na qual circula continuamente uma corrente de agua fria.

Antes, porem, de entrar na camara dos doentes o ar, escapando-se do cylindro, é conduzido por um tubo a um primeiro reservatorio, onde deve produzir-se a de-



tenção da pressão; d'este reservatório passa a um outro, onde se satura de creosote, e finalmente a um terceiro, de onde, por um tubo, é levado directamenre á camara dos enfermos, e ali constantemente renovado por meio de duas valvulas collocadas na parte inferior, as quaes permitem a substituição do ar viciado pela respiração.

Um manometro collocado no exterior do chalet permite constatar e observar rigorosamente as prescripções dos medicos, com respeito ao grão de pressão, a que querem sejam submettidos seus doentes.

Esta camara não é mais do que uma peça unica, representando um chalet elegantemente edificado no meio de grande abundancia de verdura e flores variadas. A sala, sufficientemente espaçosa, contém dez *fauteuils* muito confortaveis e uma meza de centro.

As paredes do chalet contém oito pequenas janellas, permitindo aos doentes disfrutar o risonho quadro que os rodeia.

O novo estabelecimento tem sido muito frequentado prestando grandes serviços na cura da tuberculose asthma e outras doenças dos órgãos respiratorios.

E eis aqui como um homem de intelligencia, como mr. Vinton, consegue applicar a sua actividade a uma instituição que a um tempo lhe deve dar optimos resultados e representa um beneficio para a humanidade.

### Avisos de serviço

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Bilhetes de ida e volta entre COIMBRA e COIMBRA B

Desde 15 de maio de 1892 serão vendidos bilhetes de ida e volta da estação de **Coimbra** para a estação de **Coimbra B** e vice-versa pelo duplo do preço simples fixado na Tarifa Geral em vigor, ou seja:

1. <sup>a</sup> classe.....	240 réis
2. <sup>a</sup> " .....	200 "
3. <sup>a</sup> " .....	140 "

Lisboa, 1 de maio de 1892.

#### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Linha de Santa Comba-Dão a Vizeu

##### Festa no Bussaco

Grande romaria da Ascensão em Luso.

Nos dias 25, 26 e 27 de maio de 1892.

Comboios com bilhetes de **Ida e Volta** a preços muito reduzidos.

Alem dos comboios ordinarios haverá no dia 26 um especial, que parte de Vizeu ás 5,15 da manhã e chega ao Luso ás 9, regressando d'ahi ás 5,15 da tarde, chegando a Vizeu ás 9,6 da noite.

### Arrematações

#### Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 11 de julho do corrente anno, serão abertas, perante o ex.<sup>mo</sup> governador civil do districto de Lisboa, as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 6:000 toneladas metricas de carvão de pedra.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 1:100.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação for feita, depositos que terão lugar na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos ditos caminhos de ferro.

As condições da arrematação estão patentes na secretaria, largo do Carmo n.º 32, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 10 de maio de 1892.—O director, *J. P. Tavares Trigueiros*.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 25 do corrente mez, serão abertas, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa,

as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de tubos de ferro fundido para canalisação de aguas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 30.000 réis, o qual será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento, como deposito definitivo, por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação for feita, depositos que terão lugar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo do Carmo n.º 32, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 5 de maio de 1892.—O director, *J. P. Tavares Trigueiros*.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 18 do corrente mez, serão abertas, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de parafusos de ferro e de latão.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 11.750, o qual será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento, como deposito definitivo, por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação for feita, depositos que terão lugar, aquelle na thesouraria respectiva, e este na caixa geral de depositos, á ordem dos mesmos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo do Carmo n.º 32, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 7 de maio de 1892.—O director, *J. P. Tavares Trigueiros*.

### Importação e exportação de metaes

#### EM INGLATERRA

Segundo o *Board of Trade* nos mezes de janeiro a abril.

	1892	1891	1890
Cobre. Importação, em minerio	5:636	4:496	7:089
Regulus incluindo mattes ep recipitados e material para fornos.....	20:480	22:479	15:720
Em bruto barras e chapas.....	11:306	11:961	13:433
Pyrites.....	5:621	5:701	5:718
Toneladas.....	43:043	44:637	41:960
Exportação para o estrangeiro, em bruto barras ou chapas.....	4:647	4:918	5:292
English Brass e em obra.....	1:688	8:171	7:753
" em bruto barras ou chapas.....	20:266	55:727	53:636
Latão em bruto e em obra.....	5:207	4:018	5:068
Toneladas.....	31:808	72:834	71:749
Arame telegraphico, incluindo cabos lb.	543:062	712:307	512:403
Estanho, Importação em barras: ton.	10:259	10:995	10:378
Exportação estrangeira.....	4:860	5:408	4:967
Ingleza.....	1:754	1:720	1:432
Toneladas.....	6:614	7:128	6:399

### Cotações dos metaes no mercado de Londres

Em 10 de Maio

Cobre Firme—Spot Globbs e Gmbs lb. 46 <sup>2</sup> / <sub>6</sub> e lb. 46 <sup>10</sup> / <sub>16</sub> .	
A tres mezes lb. 46 <sup>11</sup> / <sub>3</sub> e lb. 46 <sup>18</sup> / <sub>9</sub> Rijo lb. 48 <sup>15</sup> / <sub>16</sub> e lb. 49 <sup>3</sup> / <sub>16</sub> .	
Best lb. 49 <sup>10</sup> / <sub>16</sub> e lb. 50, chapas lb. 59.	
Latão 5 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> e 5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> .	
Estanho—Firme—Straits lb. 94 <sup>2</sup> / <sub>6</sub> e lb. 94 <sup>12</sup> / <sub>16</sub> . Australiano lb. 94 <sup>2</sup> / <sub>6</sub> e lb. 94 <sup>12</sup> / <sub>16</sub> .	
Folha de Flandres, chapas e cokes <sup>12</sup> / <sub>9</sub> e <sup>14</sup> / <sub>9</sub> .	
Chumbo inglez, lb. 10 <sup>15</sup> / <sub>16</sub> e hespanhol lb. 10 <sup>10</sup> / <sub>16</sub> .	
" em chapas, lb. 11 <sup>17</sup> / <sub>16</sub> para exportação.	
Zinco (Spelter), lb. 22 <sup>15</sup> / <sub>16</sub> e lb. 22 <sup>17</sup> / <sub>16</sub> .	
" em folhas, lb. 24 <sup>10</sup> / <sub>16</sub> e lb. 25.	
Mercurio, lb. 6 <sup>15</sup> / <sub>16</sub> primeira venda, lb. 6 <sup>14</sup> / <sub>16</sub> segunda venda.	
Prata, 39 <sup>13</sup> / <sub>16</sub> .	
Antimonio, lb. 47.	
Ferro, Escocia, lingoes <sup>40</sup> / <sub>3</sub> contado, <sup>40</sup> / <sub>5</sub> a um mez	
" Middlesbro .... <sup>37</sup> / <sub>7</sub> " <sup>37</sup> / <sub>8</sub> <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "	
" Hematite..... <sup>47</sup> / <sub>7</sub> " <sup>47</sup> / <sub>8</sub> <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "	



## Mercado de metaes

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

Em 10 de maio

Cobre		L.	S.	D.	L.	S.	D.	C.
Barras do Chili,	armaz. Liverpool ton.	45	17	6	a	-	-	-
Chapas, rolos, etc.,	a bordo Londres	57	-	-	59	-	-	-
Best Selected	"	49	15	-	51	-	-	-
Estanho		L.	S.	D.	L.	S.	D.	C.
Blocos ou lingotes ingl.	"	97	-	-	-	-	-	-
Barras	"	98	-	-	-	-	-	-
Straits	armaz.	93	12	6	-	-	-	-
Australian	"	93	12	6	-	-	-	-
Lata		L.	S.	D.	L.	S.	D.	C.
Charcoal I. C.	a bordo	-	13	6	-	-	18	-
Coke I. C.	"	-	12	9	-	-	14	9
Chumbo		L.	S.	D.	L.	S.	D.	C.
Lingotes	ton.	10	10	-	10	15	-	-
Chapas	"	11	12	6	11	17	6	-
Zinco		L.	S.	D.	L.	S.	D.	C.
Foreign brando	armaz.	22	10	-	22	12	6	-
Inglez	a bordo	22	15	-	23	-	-	-
" duro	"	16	10	-	16	15	-	-
Antimonio	"	46	-	-	-	-	-	-
Mercurio	armaz.	6	14	-	6	15	-	-
Ferro		L.	S.	D.	L.	S.	D.	C.
Escocia, ling. n.º 1	a bordo Glasgow ton.	2	1	-	-	-	-	-
" " " 3	"	2	2	5	-	-	-	-
Cleveland " " 1	Middlesb.	1	18	9	-	-	-	-
" " " 3	"	1	16	8	-	-	-	-
Gales barras	Gales	5	7	6	5	10	-	-
" " " "	Londres	5	17	6	6	-	-	-
Escocia	Glasgow	5	10	-	5	15	-	-
Staffordshire	Londres	6	5	-	6	15	-	-
Belgica	"	5	-	-	5	5	-	-
Suecia	"	8	5	-	8	10	-	-
Arame	"	6	5	-	6	15	-	-

Ferro		L.	S.	D.	L.	S.	D.	C.
Arco	a bordo Londres ton.	6	15	-	7	-	-	-
Chapa	"	7	10	-	8	-	-	-
Placas	"	7	5	-	7	10	-	-
Chapa galv. 20 g.	"	11	10	-	12	-	-	-
" " 24 g.	"	12	-	-	12	10	-	-

Preços da casa Harrington & C.<sup>o</sup>, LiverpoolPrata  
40 a 39 7/8  
Em 4 de maioAGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSOES  
RECOMMENDADASMAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS  
Recommandées

**Lisboa.**—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.  
**Lisboa.**—Edwards Brothers—rua dos Fanqueiros, 30.  
**Lisboa.**—Rodolfo Reck—rua dos Douradores, 21.  
**Lisboa.**—Carlos C. Dias—vinhos, fructas, e outras commissões—rua do Jardim do Regedor, 35.  
**Lisboa.**—José Monteiro da Silva—Travessa de S. Nicolau n.º 19.  
**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.  
**Santarem.**—José F. Canha.  
**Porto.**—Augusto Laverre—rua de S. Francisco.  
**Porto.**—A. Alberto Gonçalves, rua das Flores, 85.  
**Covilhã.**—José do Nascimento Arraiano—casa de commissões.  
**Valencia d'Alcantara.**—D. Laureano Fernandez.—Agente commercial e aduaneiro.  
**Madrid.**—Cesar Féreal—Echegaray, 15 pral.  
**Londres.**—Fernando Demolder—21 Gt. St. Helens.  
**Liverpool.**—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.  
**Manchester.**—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.  
**Bruxellas.**—P. Willemin—Avenue Louise, 217.  
**Hambourg.**—Augusto Blumenthal.  
**Praga, (Bohemia)**—Arthur Gobiet—Karolinenthal.

Typographia do Commercio de Portugal — 35, Rua Ivens 41.  
 Impresso com tinta portuguesa.—Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

## AGENDA DO VIAJANTE

## AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

**LISBOA** Grande Hotel Central — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, voisin de la douanne, Bourse, ministères, théâtres. Bains, ascenseur, poste.

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

**LISBOA** Hotel Atlantico — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre du mouvement de la capital, près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1\$000 a 2\$500 par jour.

**LISBOA** Grande Hotel Continental — Largo de S. Domingos, 16, proximo da estação central do Rocio — Serviço esmerado. — Prop. Manuel Gonçalves.

**LISBOA** Hotel Avenida — Maison de 1.<sup>er</sup> ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Propr. João da Matta, 1.<sup>er</sup> cuisinier du Portugal.

**LISBOA** London Hotel — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 19. — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1\$000 réis em diante.

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

**LISBOA** Meubles d'art et antiquités ameublements de style  
Largo de S. Carlos, 30 e 32 — Propr. Augusto José Barreira.

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

**PORTO** Hotel Alliance — Rua de Sá da Bandeira — Magnifica casa propria, acio extremo, proximo de theatros e centros de commercio. Preços desde 1\$000 réis.

**PORTO** Hotel Universal — Praça da Batalha — Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, apesar dos preços moderados, frente do correio e telegrapho, theatros, etc. Prop. Vasques.

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

**VALENÇA** Hotel Rio Minho — Junto á estação. Serviço esmerado. Prop. José João de Sousa.

**CALDAS DA RAINHA** Grande Hotel Lisbonense — Casa de 1.<sup>a</sup> ordem. Salões, banhos, jardim. Prop. Vicente C. A. Paramos.

**ALCOBAÇA** Hospedaria do Gallinha

**CALDELLAS** Grande Hotel da Bella Vista — De 1.<sup>a</sup> ordem. Serviço esmeradissimo, horisontes, a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

**FELGUEIRA** Hotel da Felgueira — Banhos sulphurosos, serviço esmerado, 900 a 1\$200 réis por dia.

**CINTRA** Hotel Netto — Bello serviço, lindos horisontes. 1\$200 réis por dia, jantar 700 réis.

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



# COMPANHIA PORTUGUEZA HYGIENE

Director tecnico: **E. ESTACIO**

Fabrica a vapor de productos chimicos e pharmaceuticos

**CAMPO PEQUENO**

Escriptorio — Praça de D. Pedro, 59, 1.º

Pharmacia " " " " 60 a 63.

Desposito rua do Principe

## LISBOA

Esta companhia é a **UNICA** no paiz que fabrica em grande escala, e por processos, machinas e aparelhos os mais modernos e aperfeiçoados, grande numero de **preparações e especialidades chimico-pharmaceuticas**, em perfeição d'acabamento igual ou superior ás similares d'origem estrangeira, sendo, porém, as de seu fabrico, **garantidas** pela companhia, nos seus componentes, tanto em quantidades, como em qualidades, e por preços **EXCESSIVAMENTE MENORES**.

Alem d'isso a companhia negoceia em todos os artigos que interessam ás classes de **medicina, cirurgia, pharmacia e chimica**, sendo, pela sua dupla qualidade de fabricante e commerciante em grande escala, a casa **fornecedora mais conveniente e completa, de pharmacias, hospitaes, laboratorios chimicos, etc., etc.**

Fornecem-se catalogos e informações a quem as requisiite

## M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

## LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e acumuladores

## TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Propulsão e locomoção por meio da electricidade

Barcos movidos pela electricidade

## CAMPAINHAS ELECTRICAS

APARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

## M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8  
**LISBOA**

## AUGUSTO BLUMENTHAL HAMBURGO

### VAPORES DIRECTOS

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona (Sevilha e Almeria, via Cadiz)

**Expedições para Gibraltar**

Tanger, Safi, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagão e Mogador

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA  
**COMPANHIA HAMBURGUEZA--SUL-AMERICANA**

Todas as quartas feiras  
E' bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço pelo que todos os viajantes os preferem

**FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO**

Porto, Elvas, Badajoz, Valencia d'Alcantara, e todas as estações do caminho de ferro até Madrid

**AGENTES**

EM LISBOA

**Ernesto George**

R. da Prata, 8, 2.º

EM MADRID

**Cesar Fereal**

Calle de la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

**Augusto Blumenthal—HAMBURGO**

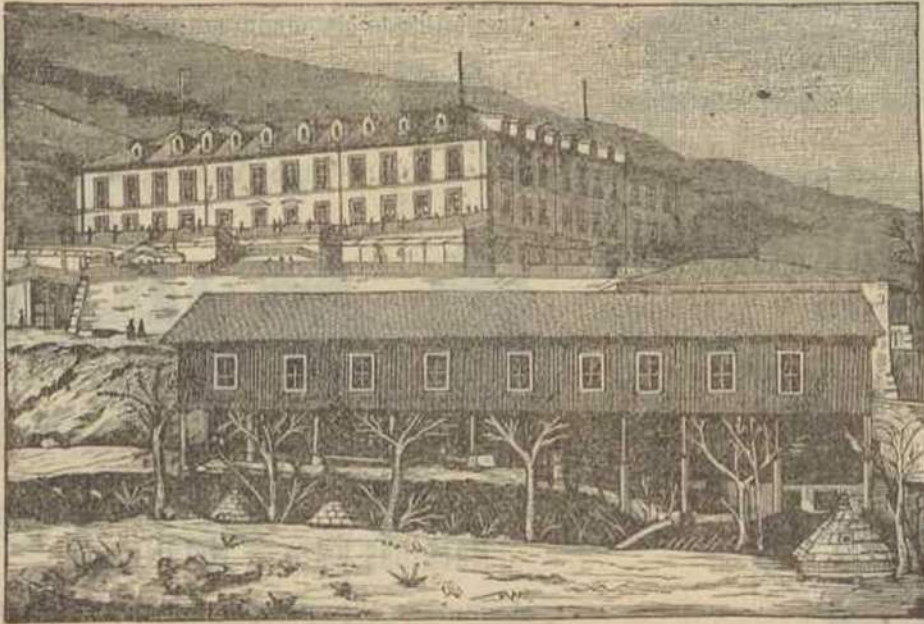


# FUNDIÇÃO DO OURO

N'esta fabrica vendem-se duas machinas de vapor da força util de seis cavallos, sendo uma com algum uso, locomovel semi-fixe, e a outra inteiramente nova, separada da caldeira.

Vende tambem uma Perchêa, um Batane e uma Tezoura grande, proprias para uma fabrica de lanificios, todas novas. Vende igualmente uma machina lithographica, systema Allouzé. Tambem vende uma serra mecnica de fita, propria para serrar vigas de flandres. Porto, 24 de dezembro de 1891.

O gerente da Nova Companhia da Fundição do Ouro, **Luiz Ferreira de Souza Cruz**.



## THERMAS DE CALDELLAS

### Grande Hotel da Bella Vista

Gerente: Delphim José Rodrigues — Caldeellas, Correio de Amares

Aguas hypo-salinas extremamente uteis no tratamento das **doenças do estomago, figado, rins, pelle, rheumatismo, gotta e anemia**. Clima saluberrimo de montanha. Situação pittoresca e deliciosa no centro da provincia do Minho. Facilidade de communicações com todas as terras do paiz por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilometros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo e esplendidos horizontes.

#### CONSULTAS

Posto medico portuense de serviço permanente — R. do Almada, 122

PORTO

## Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA  
FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

### FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

**M**achinas a vapor, transmissões, rodas hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

SOCIEDADE ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

DE

# MALINES

DIRIGIR-SE AOS SRS. ADMINISTRADORES DA SOCIEDADE

Material para caminhos de ferro, linhas americanas, rodas para locomotivas, tenders, wagons e tramways

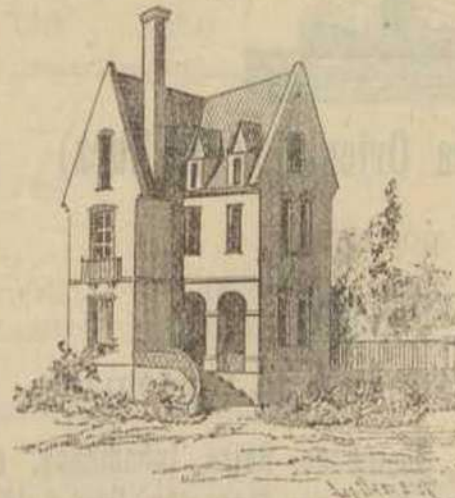
FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA

**MALINES — Belgica**

## CONSTRUÇÕES EM TODO O GENERO

Escriptorio: Rua de José Estevão, n.º 11, 1.º

LISBOA



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

Estudos e projectos

**PREÇOS RASOAVEIS**

Rua de José Estevão, 11, 1.º

## HENRI MOMMENS

159, RUE ROYALE, BRUXELLAS

BILHETES PARA CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAIS

em papel e cartão de todos os systemas e formatos

PREÇOS INFERIORES AO DE TODAS AS DEMAIS FABRICAS

FORNECEDOR DE MAIS DE 200 COMPANHIAS DA EUROPA



# SOCIEDADE ANONYMA

DAS

## Officinas de construção de La Meuse, em Liège (Belgica)

Material de guerra para engenharia e artilheria

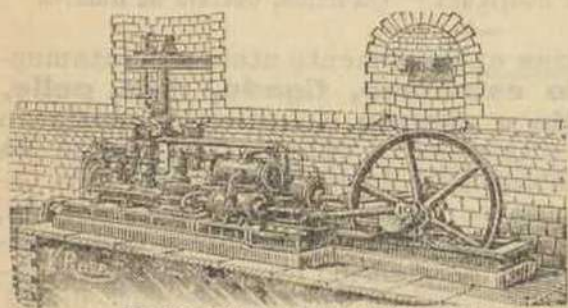
### LOCOMOTIVAS

de todas as forças, desde 3 até 50 toneladas para vias normaes e reduzidas.

### Machinas de vapor

aperfeiçoadas, para iluminação electrica, moinhos, fabricas de gelo, fição etc.

Machinas do systema Compound, de dupla triplice expansão, privilegiadas.

Machina de esgoto subterranea  
Systema Compound, privilegiado

Tubos fundidos verticalmente.

Bombas a vapor para poços

Machinas alimentares.

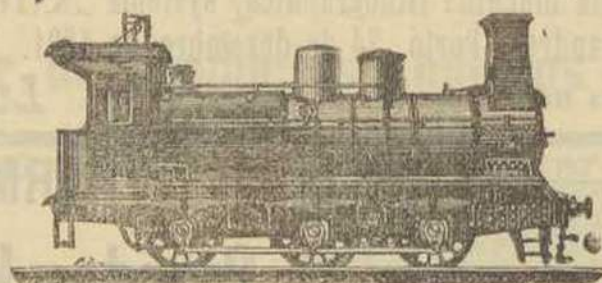
### ESTALEIRO NAVAL

Barcos. Rebocadores. Dragas.

Turbinas do systema MAHLER

Peças de fundição de todas as classes

Peças de caldeiraria de todas as qualidades



Locomotivas de 40 toneladas

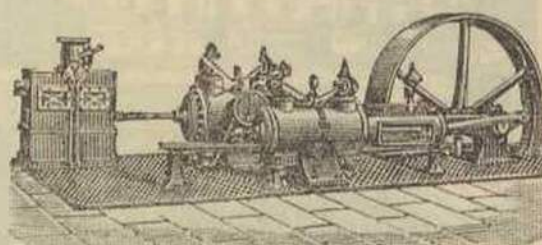
DIRECTOR-GERENTE  
M. FR. TIMMERMANS  
ENGENHEIRO

Grua hydraulica com cavaletto  
em uso no porto de Antuerpia

aldeiras de vapor de todos os systemas  
Instalações hydraulicas para portos de mar  
Distribuição de força por aguas com forte pressão. Bombas de pressão. Accumuladores. Gruas. Tubos etc.

Especialidade de machinas para minas

Machinas de esgoto subterraneas Compound, privilegiadas. Machinas de extracção, de valvula. Compressoras d'ar. Cabrestantes de ar comprimido. Ventiladores, etc.

Machina motora systema  
Compound, privilegiado

### Machinas para a Metallurgia

Machinas sopradoras. Apparelhos para aquecer o ar. Bombas de serviço. Motores e apparelhos para laminadores. Convertidores. Gruas hydraulicas. Bombas de pressão etc.

### MACHINAS ELEVADORAS

para

### AGUAS NAS CIDADES

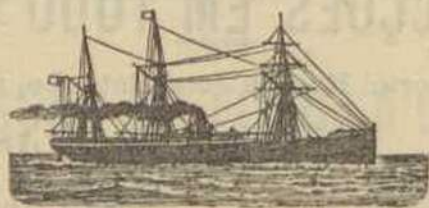
**PREMIO DE HONRA** no Grande Concurso Internacional das Sciencias e da Industria de Bruxellas, 1888.

**MEDALHA DE OURO** na Exposição de Paris de 1889.

Dirigir as cartas e telegrammas: **CHANTIERS MEUSE, (LIEGE)** — A. B. C. CODE USED, 1883

## MALA REAL PORTUGUEZA

Empresa de navegação a vapor para o Ultramar  
por contracto com o governo de Sua Magestade



### Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

### LOANDA

Sahirá no dia 21 de maio ás 3 da tarde para:

Moçambique e Lourenço Marques, Quelimane, Beira, Inhambane, e mais portos da costa, fazendo escala por Marselha, Port-Said, Suez, Aden e Zanzibar.

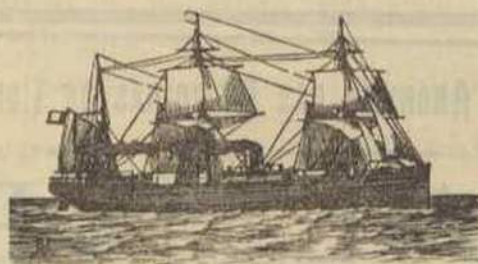
Recebe carga e passageiros para a INDIA e MACAU com transbordo em ADEN.

O carregamento fechará em 20 de maio.

As encomendas recebem-se até aquelle mesmo dia, inclusive, na praça do Municipio n.º 6. — Sobre carga e passageiros prestam-se todas as informações no escriptorio da companhia, 54, rua do Arsenal, 1.º andar.

## Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



### A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 23 de maio o paquete «TAGUS», para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,

Montevideo e Buenos-Ayres

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

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

### AGENTES

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

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





## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes de 3.<sup>a</sup> classe por preços reduzidosentre **PORTO** e **AVEIRO**  
e estações intermedias

Desde 15 de Maio de 1892

## PREÇOS DOS BILHETES

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Porto	Gaia	Valladares	Granja	Espinho	Esmoriz	Ovar	Estarreja
Gaia .....	50	—	—	—	—	—	—	—
Valladares .....	50	50	—	—	—	—	—	—
Granja .....	100	100	50	—	—	—	—	—
Espinho .....	100	100	100	50	—	—	—	—
Esmoriz .....	150	150	150	50	50	—	—	—
Ovar .....	200	200	200	150	120	100	—	—
Estarreja .....	300	300	300	250	250	200	100	—
Aveiro .....	400	400	400	350	350	300	200	100

## CONDICÇÕES

1.<sup>a</sup> — Estes bilhetes s6mte s6o validos para os comboios mixtos que teem logar entre Porto e Aveiro ou Ovar e vice-versa, e n6o para os mixtos, correios, expressos ou outros que se realizem entre Porto e Lisboa ou Entroncamento.

2.<sup>a</sup> — Todo o bilhete encontrado em outra data, esta66o ou comboio ser6 nullo.

3.<sup>a</sup> — N6o se concedem meios bilhetes.

4.<sup>a</sup> — 6 concedido 6 cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem. Os excedentes ser6o taxados em conformidade com a Tarifa Geral.

5.<sup>a</sup> — Ficam em tudo o mais em vigor as disposi666es das Tarifas Geraes em tudo que n6o seja contrario 6s da presente.

6.<sup>a</sup> — Fica pela presente annullada e substituida a tarifa n.º 3 de grande velocidade em vigor desde 1 de Fevereiro de 1888.

Lisboa, 15 de Abril de 1892.

o Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira