

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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 oficial. — 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 Portugueza 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 hespanhóes.

Incendioscpios electricos.

Uma nova fábrica.

Linhos portuguesas. — Ramal de linha americana — Loanda a Ambaca — Ascensor do município — Linha de americanos na India — Pungue — Salamanca à Fronteira.

Linhos hespanhóes. — De Murcia a Granada — De Bilbao a Portugalete — Da Gerona a San Feliz de Guixois — Havana — De Ferrol a Betanzos.

Linhos estrangeiros. — França — Russia — Japão — Colonia do Cabo — Brazil — Canadá.

Pneumo-therapia.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Importação e exportação de metais.

Cotações de metais em Londres.

Mercado de metais.

Agências recommendedas.

Agenda do viajante.

Anúncios.

Linha urbana do Porto e estação Central

Os nossos colegas da imprensa teem-se ocupado 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'esse 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 promette podermos em breve prazo 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.

Ninguem duvida que a actual situação do thesouro não permitte dispender 600 contos, que tal é a verba necessaria para concluir os trabalhos, em que já se dispenderá 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 necessário 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 num 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 pôde 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 benefícios e vantagens futuras, como todos os sacrificios e gastos passados e presentes.

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

A proposta a que nos estamos referindo tende a resolver esta dificuldade. 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 despezas feitas até agora com as obras propriamente ditas;

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

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 prazo que fôr fixado, uma Companhia constituída em conformidade das leis.

A construcção terá de ser concluida no prazo de quatro annos, a contar da data do começo 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, mobilias, 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 deduccões 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 cerca do convento, o concessionario poderá abrir a linha á exploração provisoria.

O reembolso das despezas já realizadas pelo governo, na linha urbana, será feito por annuidades eguaes, durante todo o tempo que durar a concessão. Findo o prazo 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 despezas 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 prazo.

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 empreza até Campanhã.

Como acabamos de vêr a proposta é complexa e indica ter sido seriamente estudada pelo seu auctor, um engenheiro constructor assás conhecido, desde longos annos vivendo em Portugal, onde constituiu casa e familia, radicou affeções 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 despezas feitas e das que resta fazer.

Em quanto ao producto da linha é avaliado em 65:000\$000

Se lhe deduzirmos as despezas 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 amortiscação 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, despezas a fazer.	577:047\$174

Devemos, porém, attender a que o orçamento é de 1888 e que desde então, ou melhor, desde o ultimo anno, teem subido consideravelmente os preços de diversos artigos taes como: cimento, aço, ferro, carvão, ferramentas, dynamite, mechas, etc. e se reputamos razavelmente este accrescimo 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 nessa 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 complecto.

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 amortiscação dos 635 contos a dispendar, 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 conseguira em melhores condições.

O contracto proposto pôde tambem, se ao estado convier tomar a exploração, reduzir-se a uma simples cedencia dos productos liquidos 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 marzo de 85, autorizando 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 Alemanha vae fazer-se, desde o 1.º de junho, até 31 de

dezembro n'umas condições absolutamente excepcionaes, 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 judiciaes sobre estas questões.

*

Uma medida tomada pelos nossos vizinhos 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 neerlandeses, a qual reduz consideravelmente os preços actuaes em vigor.

*

A convenção internacional relativa aos transportes por caminhos de ferro foi ratificada pelo governo federal suíss, sendo, por isso assignada por todos os estados interessados; excepto os Países 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 meridiano de Greenwich.

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

O publico deverá tomar em consideração estas diferenças 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 diferença de 17 minutos, de sorte que estas estações que funcionam, 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 ferroviaria.

*

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

*

Mr. Noblet acaba de responder, em nome da *Societé Immobilière*, que devia comprehender os trabalhos da derivação do Ourthe, as 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 *Societé* declara que não pode acceptar esta reducção, limitando-se a tomar nota do prazo

de 6 meses, que lhe é dado para responder em definitivo.

*

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

*

A legação do Brazil em Bruxellas acaba de autorizar 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 commun.

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 logar de se acceptar um tratado em que só se aproveite a clausula da nação mais favorecida.

*

No 1.º d'este mez as fundições d'aco 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 direccão definitiva sendo nomeados, presidente o duque de Ursel, senador; vice-presidente, srs. Smet—De Nayer, Van Cleemputle, deputados, e o sr. Gavrot delegado operario da Federação dos mineiros do centro; secretario o sr. Morisone, 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 funcionam 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.º Repartição.—Caminhos de ferro

Tendo a experencia 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, manda o observar por decreto de 30 de julho de 1891: hei por bem aprovar as alludidas modificações, e ordenar que novamente se publique o regulamento em que elles vem consignadas, e que baixa assignado pelo ministro e secretario d'estado dos negócios 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 Chancelleiros.

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 pessoais intransmissíveis, que dão direito à passagem gratuita nos caminhos de ferro, e podem ser:

- 1.º Annuas;
- 2.º De tempo limitado;
- 3.º Diárias.

Art. 2.º Consideram-se passes annuas os que concedendo transito gratuito em toda ou em parte da rede, em carreiras de todas as classes, são renováveis no princípio de cada anno. O direito ao seu uso cessa em regra com o exercício das funções publicas que lhe deu origem, e a sua concessão só pode ser feita por virtude de despacho ministerial, com as únicas excepções do disposto no § 5.º d'este artigo, e no artigo subsequente.

§ 1.º Estes passes são de duas espécies: os que uma vez concedidos se renovam sem dependência de auctorização 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 efectivos;
- 2.º Aos bispos e seus secretarios, aos generais commandantes das divisões, e aos governadores civis nos caminhos de ferro que cortem as respectivas dioceses, divisões ou distritos;
- 3.º Ao vice-presidente em exercício ou aposentado e vogais em exercício 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 fiscais de exploração;

5.º Aos chefes das repartições da direcção geral das obras publicas e minas, aos directores das circunscrições hidráulicas, das obras publicas dos distritos e das obras especiais de superior importância.

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

1.º Aos directores gerais do ministerio das obras publicas, commercio e industria, e ao director geral das alfandegas e contribuições indirectas;

2.º Aos inspectores especiais de obras publicas e minas, aos directores de estudos e fiscais da construção de caminhos de ferro, aos engenheiros chefes de serviço da exploração, construção e fiscalização 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 gerais e administradores gerais dos correios, telegraphos e pharoes;

4.º Aos chefes, da repartição de estatística do ministerio das obras publicas, commercio e industria, e da 9.º repartição da contabilidade publica;

5.º Aos membros dos conselhos superiores do commercio e industria e agricultura.

§ 4.º Ainda podem ser concedidos passes annuas em 1.º, 2.º ou 3.º classe, em toda a rede ou parte d'ella, conforme as circunstâncias, aos agentes de polícia civil ou guarda e polícia fiscal, precedendo requisição das respectivas auctoridades superiores, até ao numero máximo de dois por cada distrito, atravessando pela linha ferrea, excepto Lisboa e Porto, onde este numero pode ser elevado a quatro. Estes passes poderão ser por excepção impessoais.

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

cando, porém, esses contratos em todos os casos sujeitos à aprovação superior.

Art. 3.º São concedidos passes annuas em 1.º classe sem dependência de auctorização especial:

1.º Aos funcionários 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 médicos 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 três meses, em qualquer das três classes, e são auctorizados por despacho ministerial, em casos de justificada conveniencia de serviço, tão sómente aos empregados da direcção geral das obras publicas e minas.

§ único. Os directores da exploração poderão também conceder nos respectivos caminhos de ferro passes de tempo limitado aos seus empregados ou operários 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 visitadores de associações de reconhecida utilidade, para os interesses da classe dos empregados de caminhos de ferro.

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

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

§ 2.º Os passes diários 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 médica, 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 parágrafo anterior ou por falecimento do empregado, poderá igualmente ser concedido passe diário ás famílias dos empregados, e transporte gratuito das suas bagagens, considerando-se unicamente como família para este efeito a mulher, filhos, amas d'estes, pae, mãe, irmãos menores e irmãs solteiras, quando vivam em comunidade com o empregado.

§ 4.º Os passes diários serão extraídos de livros talonados, do modelo adoptado, distribuídos aos chefes de serviço, que d'elles passarão recibo, sendo os talões remetidos 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, operário, ou grupo de operários, 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, aplicando-se a este boletim todas as disposições relativas a passes, e devendo o empregado que auctorizar a marcha, dar de tudo conhecimento á direcção, justificando a urgencia.

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

§ 7.º Nenhum passe diário 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 família, 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 família viajar desacompanhada do empregado, mencionando-se o nome d'este.

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

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

Art. 6.º O director geral das obras publicas e minas poderá ordenar a concessão de passes diários 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 parocho 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 saiam com alta dos hospitaes civis o transporte para a terra da sua naturalidade ou localidade, de continuaçao 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 favorável do director da linha respectiva.

(Continua.)

Ministerio da Fazenda

Direcção geral das alfandegas e contribuições indirectas

1.^o 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 expeditas 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 comtudo procederem a exame ou verificação d'essas mercadorias, salvo se houver presunção ou suspeita de que o conteudo 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 expeditas, 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 remettente, e ter a seguinte designação em harmonia com a guia:

Número de volumes (os da guia);

Número 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, appreenderá 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 saiu com o titulo de *Direcção Geral d' Obras Publicas e Minas — 2.^o 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, Valenca, regresso por Famalicão, Povoa de Varzim, Villa do Conde a Porto.

Percorso total 946 kilometros; preços:

1. ^a classe.....	13 ⁷ 400
2. ^a "	10 ⁷ 000
3. ^a "	6 ⁷ 700

Este itinerario pôde servir para começar a viagem por toda e qualquer das estações n'ele compreendidas.

Exploração de Salamanca

Voltam os que parecem rejubilar com tudo que representa um embaraço para o bom andamento dos nossos negócios 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 assunto.

Tudo isto não passa d'um rosario de falsidades.

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

O governo hespanhol não reconhece como dona das linhas de Salamanca senão a *Compañia de los ferrocarriles de Salamanca a la frontera portuguesa*, entidade que continua 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 indiferente 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 apparição 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 Carvalho, 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, surprehendidos com o decreto de 21 de abril ultimo, expedido pelo ministerio das obras publicas, pelo qual se nomeia uma commissão composta de 5 cidadãos portuguezes e 4 estrangeiros para administrar, provisoriamente, esta empreza 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 commissão 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 commissão administrativa, não se oppondo todavia á sua posse, para não agravar as dificuldades subsistentes, mas aceitando 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 acordo 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 necessário que os eleitos directamente pelos accionistas chegassem a acordo 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 acordo com os *comités* dos portadores de obrigações, afim de que elles tornassem efectiva 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 posesse a companhia ao abrigo de execuções e penhoras, porque estas, além de tornar difficult 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 acordo 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 *analogia* que a sua alta sabedoria lhe suggerisse, conducente ao desejado fim.

Grande foi, porém, a surpreza e a admiração de quasi todos os vogaes portuguezes dos corpos gerentes quando apareceu, 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 dificuldades, pois que as suas receitas não podiam ser penhoradas, termina, sem deduzir dos considerandos conclusão efectiva, por nomear uma commissão de 9 membros, dos quais, 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 emprezas 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 emprezas. 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 crédito do paiz, exigem dos poderes publicos a maxima atenção para que por lei estejam salvaguardados sempre os direitos particulares, até onde o interesse publico o permitta.

Era n'este intuito que foi apresentada a 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 intutos 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 intervém na administração da empreza de conta da companhia!

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

Não consta, porém, do decreto quais são esses interesses, e se a conferencia tida pelo illustre e respeitável presidente da commissão official com o conselho de administração sobre a forma de substituir os diversos membros d'ella que eram membros da commissão 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 tambem não pode 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 commissão, por julgarem este facto attentatorio dos direitos e exclusivas atribuições 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 monopólio da viação em Lisboa

Não nos envaidecemos de que fosse em virtude da nossa insistente propaganda contra o já celebre contrato, que a companhia Carris propôz á camara e esta teve a complacencia de aprovar, 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 contrato, que o sr. ministro do reino, fiel zelador dos interesses publicos, entendeu não lhe dar a sua approvação.

Se, até certo ponto, teríamos 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 á ante a fusão com as outras emprezas, e por umas notícias 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 monopólio, pouco importa que a companhia compre

uma ou todas as emprezas 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 utilisando a via publica por meio de um contracto com a camara, tenha força para luctar 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, regularizar 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 siquer o rasoavel.

Na segunda parte do seu artigo o nosso estimavel collega volta á questão das recovagens dizendo que nós fizemos *do frango, cavalo... 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 possível 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 peior seria que estamos vendo d'aqui a pouco que o collega nos exige nova modifcação.

Como elle quer esta concessão para as pessoas pobres que teem apenas um frango para trazer de presente a alguem, 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 sistema 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 acelerar as comunicações entre Londres e as principaes cidades do continente.

Estão construidos novos vapores que reunem todos os aperfeiçoamentos realisados pela arte da construção naval; salões de luxo, de fumar, ventilações, aperfeiçoada iluminação 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.^a e 2.^a classes, podem tomar logar n'estas carruagens sem supplemento de taxas.

A via tambem foi melhorada com o emprego de carros 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 monopolizar 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 Pyrmont, 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 alphabeticó de todas as estações das linhas ferreas portuguezas, indicando de cada uma o distrito 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.

Juntemos a isto a infallibilidade dos esclarecimentos que o folheto contem, garantida pelo nome do distinto 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

autor 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 utilidane d'esta guia.

Agradecemos a offerta.

Companhia Portugueza Hygiene

Em sessão d'assembléa geral de 28 d'abril foram aprovadas 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 pôde ter efeito 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 aceitarem.

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

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

A venda de productos quasi que dupplicou nos meses 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 amortização de 4 % na verba de Armação e utensilios da pharmacia.....	500\$000
Idem, de 4 % na verba de Obras amovíveis.....	220\$140
Idem, de 1/14 na verba Obras no edificio da fabrica	465\$550
Idem, de 5 % na verba de Despesas d'installação da antiga firma.....	380\$950
Idem, de 5 % na verba de Despesas d'installação da Companhia.....	28\$570
Idem, de 5 % na verba de Machinas e utensilios.	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.º, 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 económica e financeira. Não está ainda definitivamente resolvida a questão do convenio e do emprestimo português, 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 ácerca das condições vexatorias ou onerosas do convenio e do emprestimo, não porque não julguemos 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.º, de Londres, M. Cassel, banqueiro e a Banque Internationale, representada pelo seu director

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 comissão 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. Fala-se, porém, em dificuldades sobrevindas sobre o modus faciendi d'este negocio todo.

Seja, porém, como fôr, 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 concluído. O delegado portuguez trabalhou muito e a sua missão, que muitas circunstâncias tornaram difícil, 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 sensíveis e evidentes os resultados desse desastre. Apezar das apparencias, que a muitos podem affigurar-se animadoras, cremos não nos enganarmos oppinando que, infelizmente, as apparencias iludem.

A situação da praça de Lisboa é, apezar de tudo, muito difícil, 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 dificuldades, que não poderão ser vencidas e que determinem novos desastres na praça. Sem querermos sobre-saltar devemos, comtudo, dizer que nos inquieta a nossa situação commercial.

No Porto, com espanto de toda a gente, desencadeou se de repente uma nova oposição 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 acordo entre os interessados. Pela ligação intima entre alguns bancos do Porto e alguns banqueiros preponderantes de Lisboa, parece que o movimento da oposição 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 circumstâncias 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 aceitam, nem querem, a fusão!

Para completar este quadro de surprezas 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 autorizado 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 económica e financeira do Brazil e, assegurada a confiança, renascerá o credito e o cambio entrará n'uma escala 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 dívida externa de 3 p. c. (ass.) subiu gradualmente de 36,70 a 37,50, 38,30 e 38,50; — a dívida 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 sensíveis.

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

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

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^{3/8}, 41^{1/4} — Paris, idem, 702, 697 — Alemanha, 290, 288 — Espanha, 1^{1/2} 40 e 1^{1/2} 000.

* Resultado das operações de hoje na Bolsa de Lisboa: — inscrições (coupon) semestre corrente 38,25 — dívida externa 37,90 — obrigações, tabacos 88^{1/2} 400 — obrigações (4^{1/2} p. c.) 47^{1/2} 000 — obrigações predias 5 p. c. 84^{1/2} 000 — obrigações predias 6 p. c. 89^{1/2} 000 — acções do Banco de Portugal 125^{1/2} 000 réis.

J. J.

Cotações dos títulos 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...	ACCÕES Comp. Real Portugueza...	21.000	21.800	22.900	23.000	23.000	24.300	20.000	48.500	—	47.300	46.700	46.000	—
	» Ascensores mechanicos...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza...	—	—	—	21.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris....	» Atravez d'Africa...	60.000	—	—	—	—	—	—	—	62.300	62.500	—	—	—
	ACCÕES 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	35	—	—	53	53	—
	» Norte de Espanha...	155	157,50	147,50	152,50	154,25	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres...	» Madrid-Zaragoza-Alicant...	174,25	173,75	170	170	172	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes...	277,50	273,75	275	275	272,30	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza...	130	139	125	131	129	130	130	125	126	125	125	124	—
	» Madrid-Caceres-Portugal...	133	140	138	135	130	132	133	131	130	132	130	130	—
Amsterd...	» Norte Espanha, 1. ^a hypotheca	338	340	338,50	340,50	342	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C.º da Beira Alta...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruxellas...	» Atravez d'Africa...	50	—	—	48,50	—	47,25	48,75	49	50	50,25	51,75	51	—
	» Companhia Real 4 ^{1/2} 0/0...	50	50	50	50	50	50	50	50	50	54	54	54	—
Berlim....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Observações	
		1892			1891			Totaes			1892				
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1892	1891	1892	1891	1892	1891		
COMPANHIA REAL	de a			Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
	23 29	Abri	690	54.674:000	74.885	690	49.712:450	72.046	794.002:000	883.334:750	—	89.332:750	(1) Compre-		
	30 6	Maio	»	53.196:000	77.086	»	56.125:510	84.341	817.498:000	939.460:280	—	92.262:280	hende as li-		
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Nova rede garan-	23 29	Abri	333	5.169:000	45.476	468	3.430:000	48.613	67.475:000	53.800:000	43.675:000	—	—	—	
	30 6	Maio	»	3.978:000	44.940	»	3.220:000	19.466	74.462:000	57.020:000	47.442:000	—	—	—	
Sul e Sueste	8 14	Abri	475	13.524:370	28.472	475	11.087:290	23.341	184.677:000	203.440:810	—	48.733:810	Caceres e		
	15 21	»	»	11.481:410	24.474	»	12.558:375	26.439	196.458:440	245.969:185	—	49.810:775	Coimbra e as		
Minho e Douro	22 28	»	»	14.034:943	29.548	»	12.863:930	27.082	240.193:360	228.833:445	—	48.639:755	ramaes de		
	19 25	Fever.	340	12.378:483	36.406	340	16.720:467	49.478	118.745:544	131.296:825	—	42.433:284	da nova rede		
Beira Alta	26 3	Março	»	14.369:790	42.263	»	16.366:177	48.433	133.213:334	147.663:002	—	44.449:674	Cintra-Tor-		
	4 10	»	»	15.559:360	45.762	»	11.840:334	43.648	147.812:697	162.503:336	—	45.440:539	res, ramal de		
Almansa—Valencia—	16 22	Abri	253	4.617:099	48.249	253	6.494:338	47.924	80.227:588	105.642:294	—	23.444:703	Cintura, ur-		
	23 29	»	»	4.915:943	49.345	»	5.651:934	16.623	85.473:533	144.294:225	—	26.420:692	banca e Cas-		
Nacional (Mirandella e Vizeu)	23 34	Março	105	1.048:141	9.697	105	868:420	8.267	14.432:350	14.428:393	3.937	—	caes.		
	4 7	Abri	»	4.425:964	10.744	»	4.063:678	10.430	15.268:514	15.492:274	76.243	—	(2) Compre-		
Guimaraes	8 14	»	»	4.343:729	42.544	»	4.208:947	14.513	16.372:243	16.401:218	474.023	—	hende a linha		
	—	—	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—	de Torres-Figueira ramal		
Norte de Espanha	15 21	Abri	2803	Ps 1.482:997	422	2803	Ps 1.270:285	433	49.641:161	20.048:821	—	437:660	de Alfarel-		
	22 28	»	»	4.232:659	439	»	4.402:498	500	20.843:824	21.434:320	—	607:499	los, e Beira		
Madrid—Zaragoza—	9 15	Abri	2672	4.050:018	393	26									

Incendioscopios electricos

Os srs. Almeida & Silva, inventores privilegiados d'este utilissimo apparelo, 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 outros apparelos 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 apparelo e tão interessadas que embora (o que não é de esperar) os lucros da exploração lhes não remunerasse 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 anuncia a creação d'uma nova fabrica que venha aumentar 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 escala 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, pôde ter entre nós, basta ver que nos annos de 1890-91 o valor dos guardas chuvas, umbellas, bengallas e seus pertences entrados no paiz foi de cerca de 109 contos de réis.

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

Linhos 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 subscricção, 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 dúvida alguma, um melhoramento publico de consideração, especialmente para os habitantes d'aquellas freguezias.

Loanda a Ambaca. — Foi nomeado fiscal do governo, junto da empreza constructora do caminho de ferro de Ambaca, o sr. Ribeiro Sampaio, engenheiro do quadro das obras publicas da província 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 colaborador, o distinto engenheiro sr. Raul Mesnier, dar em breve a descrição 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 à Fronteira. — Dizem do Porto, que as receitas do mez de abril d'este caminho de ferro aumentaram a ponto, de que a administração do Minho e Douro não terá que fazer nenhum suprimento; mas ainda: afirmam que estão já pagas contas anteriores pendentes, avaliadas em 60 contos, e que não reclamaram senão 22 contos de réis.

Linhos hespanhóis

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 Huercal 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 outorgada 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 Cantalojas a Olaveaga.

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

As carruagens de 1.^a 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.^a tem os assentos de madeira envernizada. Os mixtos, 1.^a e 2.^a classe tem um compartimento de 1.^a 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 construcção 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'aquelle 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 construída pelo Estado caso a adjudicação a uma empreza não possa realizar-se.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

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

	Extensão em 31 de dezembro		Receitas totaes	
	1891	1890	1891	1890
Réde 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	301.874.712	347.655.456
" Mont-Cenis.	132	132	5.068.940	4.970.357
" 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. de Cintura de Paris...	141	141	4.825.981	4.375.433
Companhias diversas...	694	402	7.578.191	7.130.025
Linhos 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 rede 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 medio annual kilometrico de toda a rede 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 linhos, e tomou por isso a denominação de *Société du chemin de fer de Riazan-Oural*.

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

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 linhos 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 acordo 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 assembléa geral extraordinaria, aprovaram 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 linhos ferreas já construidas, as vias fluviaes, assim como os ra-

maes e prolongamentos que vão ser construídos. Esta rede 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 Tiéte e Tatuhy e o prolongamento de S. João a Santos; á segunda correspondem as linhos 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 necessário o alargamento dos *hangars* de Cinco Pontas, esperando-se só, pela auctorização do governo para começarem os trabalhos.

Os resultados do semestre, em questão, deixaram disponiveis uma somma de 31.248 libras. O conselho director propôz 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.º 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 artificiales de ar comprimido

O nosso bom amigo o antigo engenheiro da casa Eiffel e depois da sociedade Braine le Comte, Mr. Luiz Vintenon tão conhecido no nosso paiz onde esteve encarregado das construções 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 provisto de todos os apparelos 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 apparelos aperfeiçoadissimos o ambiente d'este quarto é transformado artificialmente e por uma fórmula perfeitamente insensivel.

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 compressor 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 atmosphera.

Mr. Vintenon 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 reservatorio passa a um outro, onde se satura de creosote, e finalmente a um terceiro, de onde, por um tubo, é levado directamente á camara dos enfermos, e ali constantemente renovado por meios de duas valvulas collocadas na parte inferior, as quaes permitem a substituição do ar viciado pela respiração.

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

Esta camara não é mais do que uma peça unica, representando um chalet elegantemente edificado no meio de grande abundância 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, permittendo 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. Vintenon, 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.ª classe.....	240 réis
2.ª	200 "
3.ª	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 Ascenção 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.º 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 provisório 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 canalização de aguas.

O deposito provisório 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 provisório para poder licitar é da quantia de réis 11.500, 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 metais

EM INGLATERRA

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

	1892	1891	1890
Cobre. Importação, em minério	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	5:202
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 telegraphic, incluindo cabos lb. 543:962	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 metais no mercado de Londres

Em 10 de Maio

Cobre Firme—Spot Globs e Gmbs lb. 46 2/6 e lb. 46 10/.	
A tres meses lb. 46 11/3 e lb. 46 18/9 Rijo lb. 48 15/ e lb. 49 5/.	
Best lb. 49 10/ e lb. 50, chapas lb. 59.	
Latão 5 1/8 e 5 1/4.	
Estanho—Firme—Straits lb. 94 2/6 e lb. 94 12/6. Australiano lb. 94 2/6 e lb. 94 12/6.	
Folha de Flandres, chapas e cokes 12/9 e 14/9.	
Chumbo inglez, lb. 10 15/ e hispanhol lb. 10 10/.	
em chapas, lb. 11 17/6 para exportação.	
Zinco (Spelter), lb. 22 15/ e lb. 22 17/6.	
em folhas, lb. 24 10/ e lb. 25.	
Mercúrio, lb. 6 15/ primeira venda, lb. 6 14/ segunda venda.	
Prata, 39 13/16.	
Antimonio, lb. 47.	
Ferro, Escocia, lingoies 40/3 contado, 30/5 a um mez	
Middlesbro 37/7 " 37/8 1/2 "	
Hematite 47/7 " 47/8 1/2 "	

Mercado de metais

Preços correntes da casa Morrison Kekewich & C.º de Londres

Em 10 de maio

			L. S. D.	L. S. D. C.
Cobre				
Barras do Chili, armaz. Liverpool ton.	45 17	6 a	—	—
Chapas, rolos, etc., a bordo Londres	57	—	59	—
Best Selected	49	15	51	—
Estanho				
Blocos ou lingotes ingl.	97	—	—	—
Barras	98	—	—	—
Straits	93 12	6	—	—
Australian	93 12	6	—	—
Lata				
Charcoal I. C. a bordo	caixa	13 6	—	18
Coke I. C.	—	12 9	—	14 9
Chumbo				
Lingotes	ton.	10 10	—	10 15
Chapas	—	11 12	6	11 17
Zinco				
Foreign brando	armaz.	22 10	—	22 12
Inglez	a bordo	22 15	—	23
» duro	—	16 10	—	16 15
Antimonio	—	46	—	—
Mercurio	armaz.	frasco	6 14	—
Ferro			6	15
Escocia, ling. n.º 1 a bordo Glasgow	ton.	2 1	—	—
» 3	—	2 2	5	—
Cleveland	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	—
Chapa »	7 10	—
Placas »	7 5	—
Chapa galv. 20 g. »	11 10	—
» 24 g. »	12	—
	12	10

Preços da casa Harrington & C.º, Liverpool

Prata Em 4 de maio
40 a 39 7/8

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSOES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
Recommendées

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 Lavarré—rua de S. Francisco.
Porto. —A. Alberto Gonçalves, rua das Flôres, 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 portugueza.—Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

AGENDA DO VIAJANTE

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

LISBOA **Hotel Universal**—Chiado—No centro da cidade, proximo de theatros, passeios, ministerios, etc.—Banhos—trans.—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.—1.200 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.º ordre—vue explendide—salons pour families—voitures.—Avenida, 55—Prop. João da Matta, 1.º cusinier 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 deante.

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—Prop. Augusto José Barreira.

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

PORTO **Hotel Alliance**—Rua de Sá da Bandeira—Magnifica casa propria, acoio extremo, proximo de theatros e centros de commercio. Preços desde 1.000 réis.

PORTO **Hotel Universal**—Praça da Batalha—Serviço de 1.º ordem, apesar dos preços moderados, frenete do correio e telegrapho, theatros, etc. Prop. Visques.

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.º ordem. Salões, banhos, jardim. Prop. Vicente C. A. Paramos.

ALCOBAÇA **Hospedaria do Gallinha**

CALDELLAS **Grande Hotel da Bella Vista**—De 1.º ordem. Serviço esmeradissimo, horizontes, a 15 kilometros de Braga. Aguas hyosalinas.

FELgueira **Hotel da Felgueira**—Banhos sulfurosos, serviço esmerado, 900 a 1.200 réis por dia.

CINTRA **Hotel Netto**—Bello serviço, lindos horizontes. 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 technico: **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 Príncipe

LISBOA

Esta companhia é a **UNICA** no paiz que fabrica em grande escala, e por processos, machinas e apparelhos 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 comerciante em grande escala, a casa **fornecedor mais conveniente e completa, de pharmacias, hospitaes, laboratorios chimicos, etc., etc.**

Fornecem-se catalogos e informações a quem as requisite

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Propulsão e locomoção por meio da electricidade

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS 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 Espanha

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 da la Victoria, 2

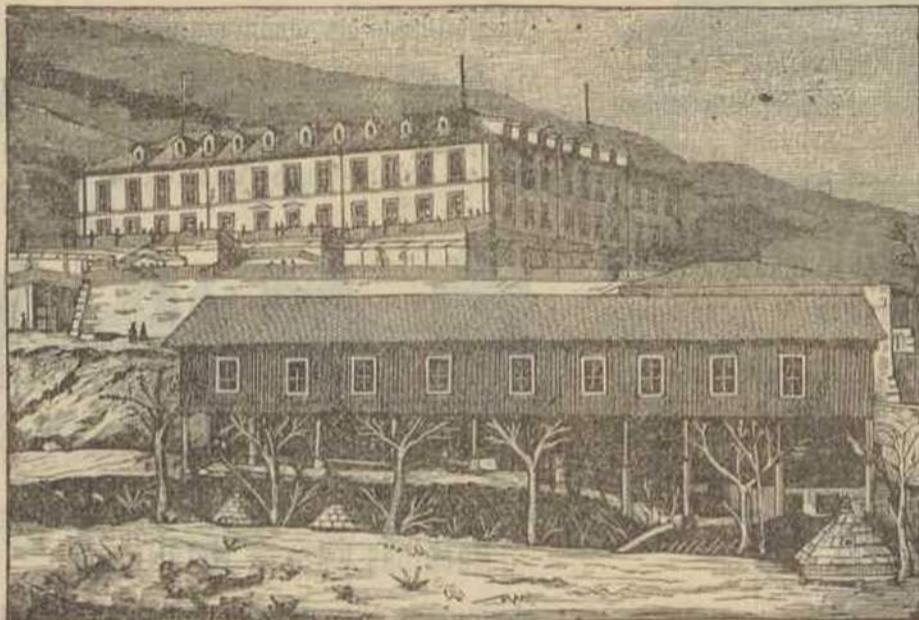
Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal — HAMBURGO

FUNDIÇÃO DO OURO

Vende tambem uma **Perchêa**, um **Batane** e uma **Tezoura grande**, proprias para uma fabrica de lanifícios, todas novas. Vende igualmente uma machina lithographica, sistema **Allouzé**. Tambem vende uma serra mecanica 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**.



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**.

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 — Caldelas, 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 província do Minho. Facilidade de comunicações 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. de 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

Machinas 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 GÉNERO

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

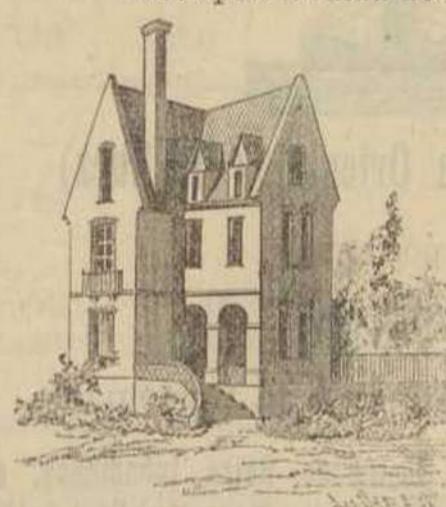
LISBOA

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

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

Rua de José Estevão, 11, 1.º



HENRI MOMMENS

159, RUE ROYALE, BRUXELAS

BILHETES PARA CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAIS

em papel e cartão de todos os sistemas e formatos

PREÇOS INFERIORES AO DE TODAS AS DEMAIS FABRICAS
FORNECEDOR DE MAIS DE 200 COMPANHIAS DA EUROPA

SOCIEDADE ANONYMA

DAS

Officinas de construccion de La Meuse, em Liège (Belgica)

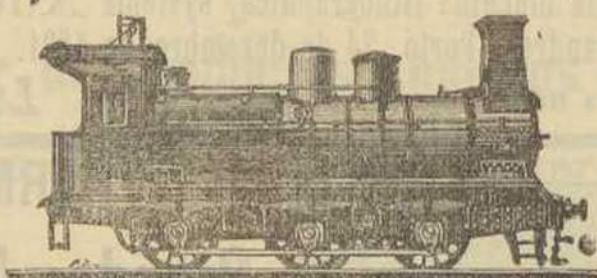
Material de guerra para engenharia e artilharia

LOCOMOTIVAS

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

Machinas de vapor aperfeiçoadas, para iluminação electrica, moinhos, fabricas de gelo, fiação etc.

Machinas do sistema Compound, de dupla e triplice expansão, privilegiadas.

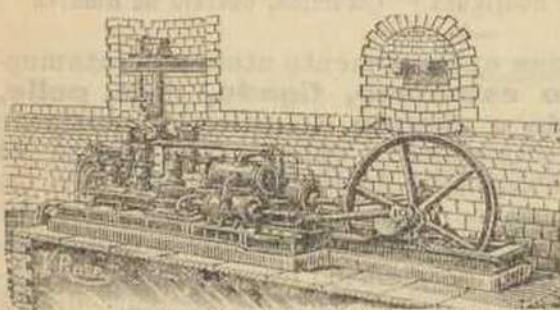


Locomotivas de 40 tonelladas

aldeiras de vapor de todos os sistemas
Instalações hidráulicas para portos de mar
Distribuição de força por águas com forte pressão. Bombas de pressão. Accumuladores. Gruas. Tubos etc.

Especialidade de machinas para minas

Machinas de esgoto subterrâneas Compound, privilegiadas. Machinas de extração, de valvula. Compressor de ar. Cabrestantes de ar comprimido. Ventiladores, etc.

Machina de esgoto subterrânea
Sistema Compound, privilegiado

Tubos fundidos verticalmente.

Bombas a vapor para poços

Machinas alimentares.

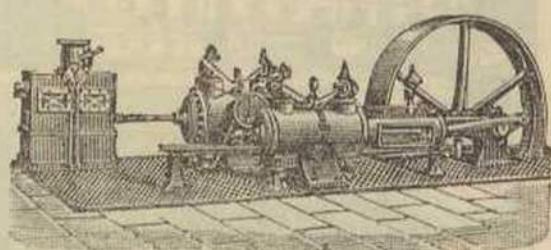
ESTALEIRO NAVAL

Barcos. Rebocadores. Dragas.

Turbinas do sistema MAHLER

Peças de fundição de todas as classes

Peças de caldeiraria de todas as qualidades

Grua hidráulica com cavalete
em uso no porto de AntuérpiaMachina motora sistema
Compound, privilegiado

Machinas para a Metallurgia

Machinas sopradoras. Apparelos para aquecer o ar. Bombas de serviço. Motores e apparelos para laminadores. Convertidores. Gruas hidráulicas. Bombas de pressão etc.

MACHINAS ELEVADORAS

para

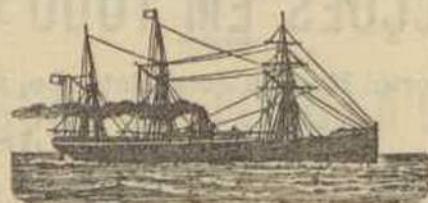
AGUAS NAS CIDADES

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

Empreza de navegação a vapor para o Ultramar
por contrato com o governo de Sua Magestade

Carreira para a África Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

LOANDA

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

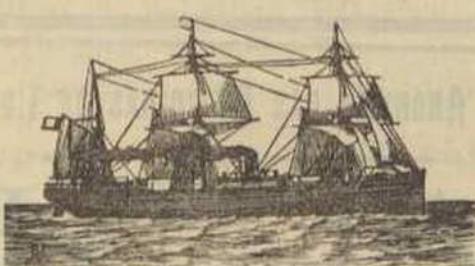
Moçambique e Lourenço Marques, Quelimane, Beira, Inhambane, e
mais portos da costa, fazendo escala por Marselha, Port-Said,
Suez, Aden e Zanzibar.Recebe carga e passageiros para a INDIA e MACAU com
transbordo em ADEN.

O carregamento fechará em 20 de maio.

As encomendas recebem-se até aquelle mesmo dia, inclusivé, 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 inexcedíveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.º—R. dos Capelistas, 31, I.º

No Porto:—W. C. TAIT & C.º—Rua dos Ingleses, 23, I.º



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes de 3.^ª classe por preços reduzidos
 entre **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.^ª — Estes bilhetes sómente são validos para os comboios mixtos que teem logar entre Porto e Aveiro ou Ovar e vice-versa, e não para os mixtos, correios, expressos ou outros que se realisem entre Porto e Lisboa ou Entroncamento.

2.^ª — Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio será nullo.

3.^ª — Não se concedem meios bilhetes.

4.^ª — É concedido á cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem. Os excedentes serão taxados em conformidade com a Tarifa Geral.

5.^ª — Ficam em tudo o mais em vigor as disposições das Tarifas Geraes em tudo que não seja contrario ás da presente.

6.^ª — 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.

• Director Geral da Companhia

M. Afonso d'Espreguera