



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 — Conde Barão, 91 — LISBOA

MUDANÇA DE DOMICILIO

Desde hoje o escriptorio de **REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO** d'este jornal passou a ser no

CONDE BARÃO, 91

casa que pomos á disposição dos nossos estimaveis leitores

SUMMARIO

Os arrestos da Companhia Nacional.

Bilhetes de banhos.

Parte official.—portarias de 11 e 15 de junho do Ministerio das Obras Publicas, Comercio e Industria—Decreto de 27 de junho do Ministerio da Marinha e Ultramar.

O monopolio da viação.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro de Lisboa, por J. F.

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

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Differenças de Cambio.

Linhas portuguezas.—Novo ascensor—Outro —Lourenço Marques—Pungue—Ascensor da Bicca.

Linhas hespanholas. — San Feliu de Guixols — De Torralba a Soria — Monistrol de Montserrat—De Valencia a Aragon—Almansa Valença e Tarragona—De Linares a Almeria—Canfranc.

Linhas estrangeiras.—França—Russia.

Arrematações.

Avisos de serviço.

Mercado de Metaes.

Casas recommendadas.

Agenda do viajante.

Annuncios.

Magestade como é instante a necessidade da sua intervenção effectiva e directa.

Em 12 de março do anno corrente, foi requerido ao Juiz de Direito de Vizeu *arresto no rendimento bruto* que produzisse o transporte de passageiros, gado e mercadorias, no ramal da linha ferrea de Santa Comba-Dão áquella cidade, linha cuja exploração está a cargo da Companhia Nacional.

O requerente allegava ser credor de 15:774\$422 réis por obras que executára no periodo da construcção da linha, como tarefeiro; allegando ainda que havia justo receio de que a Companhia se tornasse insolvente.

Comquanto nem mesmo o requerente mostrasse contracto firmado com a Companhia, mas apenas documentos relativos á sua escripturação e contas, vistas pelas testemunhas que produziu, e como estas dissessem que —por noticias d'alguns jornaes—suspeitavam do mau estado financeiro da Companhia, o arresto foi decretado como era requerido; todos os renditos da linha sequestrados, e nomeados depositarios respectivamente os chefes das estações, desde Vizeu a Santa Comba-Dão.

Quando se pediu que ao menos fosse um só o depositario, e esse o Inspector do ramal, com residencia em Vizeu, o que tambem tinha a vantagem de melhor salvaguardar o deposito, por ser a sua residencia n'uma cidade, ao passo que as estações são pela maior parte, senão todas, isoladas de vizinhança, e sujeitas a roubos e descaminhos, o juiz indeferiu; entre outros fundamentos — por não ser esse inspector pessoa legitima, para estar em juizo, *visto não ser o presidente da direcção da Companhia*.

D'este modo ha tres mezes está a Companhia destituida dos meios ordinarios, com que devia contar para fazer face ás despesas diarias, instantes, impreteriveis que lhe incumbem sob penas severas, para a exploração e conservação da linha, com todos os seus accessorios. D'este modo estão sequestrados os proprios dinheiros do estado, provenientes do tributo do sello e dos direitos de viação, de que a Companhia é simples recebedora e depositaria. D'este modo o caminho, que é *propriedade do estado, e é do dominio publico*, na phrase expressa da lei de 31 de Dezembro de 1864, se sujeita a successivas deteriorações por mandado do poder judicial, que nunca podia decretar semelhante arresto, e menos onde foi decretado: — fóra da séde legal da Companhia.

Os arrestos á Companhia Nacional

PELA importancia que inconstestavelmente tem este assumpto, que representa, mais do que o que respeita isoladamente a esta Companhia, uma questão de principios legaes que a todos interessa, damos hoje o primeiro logar ao bem deduzido requerimento que a Companhia Nacional fez e apresentou no ministerio, com respeito aos arrestos que lhe tem sido feitos por varios crédores:

SENHOR!

Ventila-se actualmente no Tribunal Civil de Vizeu uma questão em que é essencialmente interessada a **Companhia Nacional de Caminhos de Ferro**; porem, mais do que ella ainda o GOVERNO DE VOSSA Magestade.

A questão que se debate carece, pelas consequencias que póde trazer á causa publica, dos cuidados mais instantes da administração.

Da exposição do pleito e da plena demonstração de quanto é errado o procedimento do poder judicial, não só errado mas prejudicialissimo, verá o Governo de Vossa

O ministerio publico interveio com embargos ao despacho, e portanto o Governo de Vossa Magestade acha-se representado na acção, mas, com o devido respeito, essa intervenção no tribunal e no fôro incompetente, sem allegar ao menos essa incompetencia, é d'alguma forma legitimar o pleito, o que pode trazer ao estado e á Companhia que está essencialmente ligada aos seus direitos e interesses, as mais perniciosas consequencias.

Analysemos primeiro o direito.

Depois analysaremos o processo.

O direito a invocar n'esta questão, não é nem pôde ser o *direito civil privado*, como erradamente o invoca o requerente e o perfilha o juiz de direito de Vizeu. E' sim o *direito publico nacional*, como desde os mais antigos tempos da monarchia se reconheceu, ou o *direito administrativo*, segundo a nomenclatura adoptada pelo systema liberal, ou ainda o *direito especial*, na phrase da lei de 31 de dezembro de 1864.

O proprio Codigo Civil o reconhece, quando estatue no seu artigo 3.º:

—«Se os direitos e obrigações se limitam ás relações reciprocas dos cidadãos entre si, como *meros particulares* ou entre os cidadãos e o estado, em questões de propriedade ou de direitos puramente individuaes, esses direitos e obrigações constituem a capacidade civil dos cidadãos, denominam-se direitos e obrigações civis e são regidos pelo direito privado contido no Codigo Civil excepto na parte que é regulada por lei especial».

Ora, esta questão, Senhor, nem é entre cidadãos como *meros particulares*, nem é com o estado sobre propriedade ou direitos meramente individuaes; e é mesmo regida por leis especiaes.

E' de todos os paizes e de todos os tempos esta distincção essencial entre interesses publicos e privados, e direitos correlativos.

E como o poder judicial e os jurisconsultos, em geral attribuem pouca auctoridade aos argumentos que não dimanem directamente da lei ou de opinião assentada de mestres na jurisprudencia, e como o nosso pedido, Senhor, seja rigorosamente de direito, citemos auctoridades e textos incontrovertidos, acceites em todos os tempos.

Paschoal José de Mello é uma d'essas auctoridades; as investidas de Lobão não lograram demolir a sua obra. Pois o sabio professor diz no seu livro:

«JUS PUBLICUM SOCIETATEM UNIVERSAM RESPICIT, ET IMPERANTIV CIVIVMQUE (do estado e do povo) JURA DETERMINAT. IMPERANTIS SUMMUM ILLUD JUS EST».

E chama a estes direitos do imperante (hoje do estado) IMMANENTIA.

«O direito publico, diz ainda o sabio mestre, é interno e externo; este vem das convenções e tratados; aquelle: —RESPICIT CONSTITUTIONEM VEL STATUM CIVILEM NOSTRÆ CIVITATIS».

No direito publico interno incluia-se (ainda é lição do sabio professor) o direito de legislar; o de julgar; o de punir; o de tributar; o de cobrar e arrecadar impostos; o de regular os *negocios ecclesiasticos*; o de conceder *azylo* (hoje agraciar ou perdoar) o de proteger a agricultura (o que vinha já dos costumes e leis dos luzitanos, apesar de serem povos principalmente guerreiros, e talvez por isso); o de regular o commercio; o de promover a navegação, quer por mar quer em rios navegaveis que «SUB OCCUPATIONE GENERALI CONTINENTUR ADEOQUE AD REGEM SEU REM IPSAM PUBLICAM SPECTANT, e d'esses rios tambem os alveos—SINE QUIBUS FIUMEN INTELLEGI NON POTEST; RIPAS, PORTUS, INSULAS ET INCREMENTA OMNIA FLUVIALIA.» E igualmente entravam no direito pu-

blico nacional as variadissimas instituições policiaes, quer dissessem respeito á mendicidade, quer á publica segurança, á saúde publica, a CAMINHOS PUBLICOS, a edificios do estado, aos *negocios militares*, aos *negocios politicos* de qualquer especie, etc.

A doutrina do sabio lente resalta dos principios de direito, das sacratissimas conveniencias sociaes;—SUPREMA LEX—sempre invocada e sempre dominadora, e do texto expresso das proprias leis antigas.

E' ver o que eram os foraes e o que se lê nas antigas ordenações do reino. Das Philippinas, entre as disposições de direito publico nacional basta citar o titulo 43 do livro 4.º, o das *sesmarias*, disposição adversativa ou limitativa ao direito civil da propriedade; e os titulos 40 e 55 do mesmo livro. Do 3.º, os titulos 3.º, 4.º e 5.º e seguintes.

Seria longo e é inutil o trabalho d'este indice remissivo.

Podiamos percorrer ainda Senhor, a legislação de D. José, a mais fecunda dos tempos antigos, em providencias excepcionaes de direito publico, sobresaindo as leis creadoras das companhias industriaes e commerciaes, e as de empreendimentos agricolas, com grandes privilegios protectores.

Nas epocas liberaes ainda se accentuou a differença entre o direito civil privado e o direito publico interno ou nacional; com a differença de que o direito publico interno começou de chamar-se *administrativo*.

Em junho de 1822 discutia-se ainda a nossa primeira constituição, e n'ella a parte que se referia á organização da auctoridade dos corpos administrativos.

Dos respectivos debates transcrevemos estas phrases: De Bastos:

—«Que é a administração? é o juizo natural d'aquillo que interessa á ordem geral; assim como a justiça o é de tudo que respeita aos interesses particulares. Em justiça a decisão não recae senão sobre os interesses particulares que, mais ou menos offendidos, não affectam immediata e directamente a ordem publica; em administração, o juizo, ainda que applicado a um só individuo, tem sempre por objecto uma causa de immediato interesse publico.

Rebello accrescentava:

—«Este funcionario (da administração) vigia em toda a extensão sobre os objectos administrativos e são todos aquelles de que resultem a tranquillidade, a segurança pessoal, todas as utilidades publicas, e geralmente fallando todos os objectos que são de interesse publico, que nunca se devem confundir com os objectos do poder judicial».

E dizia Moura:

—«As leis civis regulam as acções entre cidadão e cidadão... é precisa uma auctoridade que auxilie o governo na execução das leis administrativas... os interesses geraes—os de todos, devem ser regulados por pessoas escolhidas por aquelles a quem tocam. Fica o modo a cargo da lei regulamentar que o estabelecer.»

—Ha setenta annos, e a lei regulamentar, o codigo do processo administrativo ainda se espera; ha leis especiaes diversas, ha os principios geraes de direito; nada mais; por isso recorremos a Vossa Magestade e aos direitos immanentes que Mello attribuia ao imperante e que residem, hoje, nos poderes publicos.

Depois da carta, depois de 1833, depois de 1842, outro mestre de direito na Universidade, o Doutor Antonio Ribeiro de Liz Teixeira, dizia no seu Curso de direito civil portuguez:

—«O direito de cidade parte-se em dois ramos, entre si muito distinctos... Nutre um d'elles tudo o que diz respeito á organização da massa ou corpo de uma

nação; as individualidades só remotamente são por elle consideradas. E' chamado por isso *direito publico* ou politico. O outro ramo introduz-se por todas as relações que se dão entre os membros da mesma nação *para seus interesses particulares*; chama-se *direito particular*; — *LUS PRIVATUM.*»

Não havia ainda *caminhos de ferro* em Portugal, mas ninguém dirá que onde entravam os rios navegáveis e os caminhos ordinarios, não tivessem cabida os caminhos de ferro.

Vieram; e nos diversos diplomas que lhes são relativos, estatutos de companhias, contratos entre ellas e o governo, decretos, leis, portarias, em todos onde vem a proposito, se diz que *tudo quanto* (principal ou accessorio) *pertence aos caminhos de ferro*, quer sejam construídos directamente pelo governo, quer não, *fica do dominio do estado e é d'elle para todos os effeitos juridicos* nos termos do direito commun e especial dos caminhos de ferro.

Este DIREITO ESPECIAL é sempre o *direito publico nacional* dos antigos praxistas e o *direito administrativo* do soberano congresso.

O decreto de 21 de abril do corrente anno—1892—affirma nos seus considerandos, com a maxima lucidez e axacção, o direito especial sobre o assumpto. N'elle o governo pondera: — que no decreto, com força de lei, de 31 de dezembro de 1864, está salvaguardado o direito especial do Governo e — *IPSO FACTO* — o das empresas que tem a seu cargo a exploração das linhas, o que seria impossivel, se fossem privadas do dinheiro que para a exploração lhes é essencial.

— «Nas receitas necessarias para a conservação e exploração das linhas, não pode ser admittida penhora nem arresto.» — Declara expressamente.

E tão incontrastavel julga este direito que diz á Companhia Real, despachando o seu requerimento:

«Estando assim perfeitamente regulados no respectivo contracto os direitos e as obrigações do estado e da Companhia, ácerca das *receitas necessarias á exploração e á conservação das linhas* com todas as suas dependencias e respectivo material e ás reparações ordinarias e extraordinarias, e á imposição da multa do quinto, não ha que deferir».

E' exacta a doutrina e claro o direito. Podia ter acrescentado *que são*, na phrase e no espirito do decreto de 31 de dezembro de 1864 e de todos os diplomas relativos, — *do dominio publico* — os caminhos de ferro; que só o governo, ou quem haja d'elle *auctorisação legal* (artigo 2.º do citado decreto) os pode construir ou explorar, e portanto: — que as Companhias ou Empresas, quando constructoras são essencialmente, e só, empreiteiras e prestamistas do estado; quando exploradoras, são agentes do governo, recebedoras de sommas que são exclusivamente do thesouro publico, taes os direitos de transito e sello, sommas que as Companhias não *pagam* como devedoras, *entregam* como depositarias; de modo que os arrestos feitos nos cofres das companhias recahem em sommas e sobre cofres do estado, com verdadeira offensa do proprio Codigo do Processo Civil no seu artigo 816, n.º 1, que acautela e exceptua terminantemente esta eventualidade. A não ser que — direitos, dominios e dinheiro de tributos — não sejam *bens do estado*, e tenham de fazer parte do guarda-roupa dos senhores d'alem — Pyrineus.

Temos, cortado quanto possivel na questão do direito ou da jurisprudencia applicavel, e não lográmos ser breves.

Vamos dizer do agravo especial que se fez a esse direito no arresto á Companhia. O facto, sendo gravissimo como iniquidade, (sem o menor desejo ou intenção

de molestar o caracter do meritissimo magistrado), é mais grave ainda como symptoma.

Senhor, Entre os desequilibrios que successivamente se manifestam n'este paiz, nota-se, como especial magua e especialissimo receio, o dos poderes publicos; os quaes em vez de serem coadjuvantes entre si, sentem prazer em se ostentarem rivaes; em transformarem a sua independencia em onnipotencia, em conquistarem predomínios, ainda que sejam ephemeros.

Mesmo que direito haja, ou houvesse de decretar um arresto sobre os renditos da Companhia, *arrestar o rendimento bruto*, seria, perdoe Vossa Magestade! brutalisar o direito.

Senhor, Os direitos e obrigações da Companhia Nacional, relativos ao ramal de Vizeu, encontram-se no contrato definitivo celebrado com o governo a 29 de julho de 1885 e na lei de 30 de junho de 1884, que o auctorisou,

E' ali que se estatue o *direito especial* e o *especialissimo*, relativo ao incidente que determina esta petição.

Em vista d'esse direito, o despacho do poder judicial que decretou, e em Vizeu, o arresto ao *rendimento bruto* da Companhia requerente, errou na applicação da lei, errou na invocação do direito, errou na designação da competencia ou na sua comprehensão, investiu contra direitos do poder executivo, damnificou profundamente uma empresa que precisa dos seus credits respeitadas e que está fazendo os maximos esforços em meio d'esta crise grande que o reino atravessa, para honrar os seus compromissos, e collocou-a em risco de se ver sujeita a quantas penalidades lhe pode impor o Governo, em virtude da respectiva jurisprudencia especial; em fim, creou ou tende a crear um precedente que põe em risco todos os interesses publicos, se o poder ou poderes competentes não intervierem para o restabelecimento do equilibrio que a lei fundamental da monarchia recommenda como essencial.

Senhor, não quer a Companhia negar as suas dividas, nem quer eximir-se ao seu pagamento. O requerimento do homem que se diz e é credor da Companhia, é desculpavel; o despacho do poder judicial é tanto mais lamentavel quanto é lançado á sombra de uma grande irresponsabilidade. Errou na applicação e invocação do direito, porque decidiu como de direito civil uma questão de direito publico, interno; errou porque arrestou bens do estado, de quem a Companhia é gerente; e os bens do estado são, como provado fica, expressamente reservados pelo proprio Cod. do Processo; e isto não só porque no arresto entram dinheiros do thesouro publico, mas porque priva o caminho dos meios da sua conservação e exploração, o que corresponde a arrestar alimentos, — contra a expressa disposição do citado artigo 815 numeros 4.º e 9.º do codigo do processo; e não é á Companhia só que prejudica, é ao publico, e é ao estado: directamente, nos seus serviços proprios, e indirectamente, na elevação das prestações de juro, que serão maiores quanto menos bem servir o caminho; não fallando já nas eventualidades de ter de tomar as medidas excepçionaes que a lei lhe confere, e na occasião pouco feliz em que o reino se encontra.

A rasão de se allegar que no contracto e nas leis se falla só do *material fixo e circulante e dos edificios essenciaes á exploração da linha* como unicos exceptuados de qualquer arresto, poderia considerar-se pretexto e não causa de determinar o julgador. Os artigos 22, 23 e 24 do contracto, não deixam duvida a ninguém de que a mesma rasão que exceptua da contingencia

de uma penhora ou de um arresto aquelles objectos, resalva o dinheiro necessario para os serviços da exploração.

Aliás, para que serviriam taes objectos?

A interpretação extensiva é aqui de preceito, ou nunca em direito pode invocar-se. E bem o ponderou o Governo no decreto citado de 21 de abril.

Demais, Senhor, dizendo expressamente o § 5.º do artigo 64 do contracto, que o governo *muito expressamente declara* que se não responsabilisa por quaesquer dividas da empresa *nem garante nem cauciona contractos de empreitadas geraes ou parciaes*, ou outros que a empresa faça — não diz claramente aos empreiteiros ou tarefeiros qual é o direito que lhes assiste e não os adverte de como devem caucionar os seus trabalhos? Se é válido este arresto no rendimento bruto da exploração, é o estado quem lhes garante as dividas, e é letra morta a estipulação, e clausulas do contracto; pois — «Fica bem entendido, diz o § 6.º que o governo, *não só em razão do dominio sobre a linha ferrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferencia sobre todos os credores da empresa, qualquer que seja a origem das suas dividas.*»

Se amanhã a empresa exploradora não poder satisfazer aos seus compromissos em virtude d'este arresto, que a priva absolutamente de todos os seus naturaes recursos, se amanhã o Governo de Vossa Magestade a demandar pela não entrega dos dinheiros do estado, também arrestados, a Companhia Nacional allegará em sua defeza o caso de *força maior* previsto nos artigos 65 e 67 § 2.º do seu contracto. E que força maior que a de um mandado de justiça, de que não póde libertar-se, embora esse mandato seja uma iniquidade?

Felizmente um tribunal superior do paiz, a Relação de Lisboa, já estabeleceu a verdadeira doutrina em pleito identico. O accordam de 4 do corrente mez de junho preceitua, com referencia á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, que *só estão sujeitas a penhora as receitas a vencer, que não forem julgadas necessarias á conservação e exploração das linhas ferreas* pertencentes á mesma companhia, ficando depositario o seu legitimo representante.

Errou o magistrado, Juiz da Comarca de Vizeu na presumpção da sua competencia n'este pleito. — Os corpos collectivos são demandados no juizo onde estiver a sede da sua administração; é preceito do artigo 37 do decreto de 31 de Janeiro de 1865, dos artigos 11 e 18 do Codigo do Processo Civil; e diz o art. 3.º dos estatutos da Companhia Nacional que a sua sede é em Lisboa.

Tem porventura a Companhia, hoje só exploradora, succursaes, agencias ou estabelecimentos filiaes? não tem; confunde o juiz de Vizeu a epoca da construcção com a epoca da exploração; mas que tivesse, só poderiam ser demandadas na respectiva sede por contratos celebrados ou obrigações contrahidas pelas mesmas succursaes. Diz ainda o Cod. do processo. — Qual succursal em Vizeu contrahiui esta divida pela qual se decretou o arresto?

As empresas no tempo da construcção, tem representantes seus em diversos pontos dos trabalhos; findos elles, esses poderes delegados revertem aos delegantes com todas as respectivas responsabilidades.

E, circumstancia muito para se notar: para o facto de decretar o arresto tacitamente reconheceu o juiz uma agencia em Vizeu e a fez responsavel; quando o inspector requer a concentração do deposito nas suas mãos, indefere ao pedido, *por não ser elle* pessoa legitima para estar em juizo visto não ser o presidente da Direcção da Companhia!

Que desequilibrio na balança da justiça!

Especialisaremos n'este singular processo um incidente, que parece, aliás, secundario; foram nomeados os chefes das estações depositarios, respectivamente, das receitas da Companhia. São empregados da Companhia, empregados de confiança, a quem ella pode e deve pedir contas; e até contar o dinheiro por elles recebido.

Podem recusar-se a esta fiscalisação da Companhia os chefes das estações? Se a Companhia lhes pedir o dinheiro, recusam-se a entregal-o? Entre dois mandados a qual obedecer? Ao da justiça? Se a companhia os transferir para estações da mesma linha, levam o dinheiro recebido? deixam o dinheiro ao que os vem substituir? Vão a Vizeu a juizo, antes de tomarem posse do novo lugar? e quem, entretanto, os substitue? Se a Companhia os despede ficam sendo depositarios? Onde? São obrigados a residir no sitio da estação, onde já não tem casa nem as ha para alugar? O dinheiro recebido pelo novo chefe, considera-se também arrestado? desde quando?

Devemos confessar que, em nosso parecer, poucos despachos tão simples crearão confusões tão grandes.

Senhor! O magistrado que decretou em Vizeu o arresto a uma Companhia que tem sede em Lisboa e por acto porque só ella, hoje, pode ter responsabilidade, estendeu a sua jurisdicção, visivelmente usurpada, por tres comarcas; pois nomeou depositarios na de Vizeu, na de Tondella e na de Santa Comba-Dão.

Tantas illegalidades hão de ter cobro; mas quando? responda a morosidade classica da nossa justiça. E no entanto estão gemendo os mais sagrados direitos, os mais legitimos interesses, as mais instantes necessidades do serviço publico.

O credor, só pode, requerendo no juizo competente, cobrar-se pelo producto liquido dos rendimentos da exploração, se não achar fóra da *empresa exploradora* garantias do seu credito; se o governo tomar para si a exploração nada lhe é garantido; mas a justiça, a titulo de o proteger, promove só a sua perda completa e irremediavel.

Porque motivo, Senhor, não torna o governo de Vossa Magestade preceptiva a doutrina que expendeu nos douts considerandos que precedem o decreto de 21 d'abril de 1892, se dimana da lei aquella doutrina e se ao poder executivo incumbe fazer executar as leis?

Não pede a Companhia um acto dictatorial ao poder executivo, nem que se decreta nova doutrina em novos preceitos, ou com effeito retroactivo; pede que se torne effectivo o direito subsistente, anterior ao pleito que se discute, e reconhecido pelo governo de Vossa Magestade no decreto de 21 d'abril do corrente anno; pede a execução das leis em que repousa esse direito.

Para sua justiça e para bem do Estado, pedem este remedio instantaneo ou outro que melhor pareça ao alto e esclarecido criterio do governo de Vossa Magestade.

E. R. M.^{es}

Lisboa, 20 de junho de 1892.

Pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.

Os Administradores Delegados

Antonio Francisco da Costa Lima.

M. Emygdio da Silva.

Pedro Ignacio Lopes.

O Advogado

Thomaz Ribeiro.

Bilhetes de banhos

Para satisfazer a natural curiosidade dos nossos leitores damos na integra as condições e preços dos bilhetes de banhos nas linhas de Leste Norte, Oeste e Minho e

Douro que principiam em breve a vigorar, e são os seguintes:

Primeiro dia de venda 1 de julho.

Ultimo » » » 15 de outubro.

» » para regresso 31 de outubro.

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade	Classes	Caxias a Cas- caes		Cintra		Caldas da Rainha		S. Martinho Cella e Vallado		Figueira e Banhos d'A- meira	
		Adultos	Creanças até 12 annos	Adultos	Creanças até 12 annos	Adultos	Creanças até 12 annos	Adultos	Creanças até 12 annos	Adultos	Creanças até 12 annos
Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados	1. ^a	-	-	-	-	3.710	3.060	4.580	3.770	7.450	6.140
	2. ^a	-	-	-	-	2.890	2.380	3.570	2.940	5.600	4.780
	3. ^a	-	-	-	-	2.080	1.710	2.550	2.100	4.150	3.420
Santarem.....	1. ^a	-	-	-	-	6.450	5.320	7.320	6.030	4.990	4.110
	2. ^a	-	-	-	-	5.040	4.150	5.720	4.710	3.880	3.200
	3. ^a	-	-	-	-	3.610	2.970	4.080	3.360	2.780	2.290
Torres Novas.....	1. ^a	4.650	4.000	4.750	3.910	7.250	5.970	6.840	5.630	4.070	3.350
	2. ^a	3.620	3.110	3.720	3.060	5.630	4.640	5.330	4.390	3.170	2.610
	3. ^a	2.560	2.200	2.660	2.190	4.020	3.310	3.800	3.130	2.270	1.870
Abrantes a Chança	1. ^a	6.060	5.460	6.160	5.370	7.500	6.000	6.800	5.800	5.100	4.500
	2. ^a	4.840	4.340	4.940	4.290	5.800	4.800	5.200	4.500	4.100	3.500
	3. ^a	3.400	3.000	3.500	2.990	4.000	3.500	3.500	3.000	2.900	2.500
Crato a Assumar e Cunheira a C. de Vide.....	1. ^a	6.760	6.060	6.860	5.970	8.300	7.000	7.200	6.000	6.100	5.500
	2. ^a	5.340	4.840	5.440	4.790	6.700	5.500	5.800	4.800	4.900	4.200
	3. ^a	3.800	3.400	3.900	3.390	4.600	4.000	4.000	3.500	3.400	3.000
Santa Eulalia, Elvas e Marvão.....	1. ^a	7.460	6.760	7.560	6.670	9.000	7.500	8.200	7.000	7.200	6.000
	2. ^a	6.540	5.340	6.640	5.290	7.000	6.000	6.600	5.500	5.800	4.800
	3. ^a	4.200	3.800	4.300	3.790	5.500	4.800	4.500	4.000	4.000	3.500
Payalvo.....	1. ^a	5.300	4.530	5.400	4.440	6.610	5.440	6.200	5.100	3.430	2.820
	2. ^a	4.110	3.520	4.210	3.470	5.140	4.240	4.840	3.990	2.680	2.210
	3. ^a	2.920	2.490	3.020	2.480	3.670	3.020	3.450	2.840	1.920	1.580
Coimbra e Coimbra B.	1. ^a	8.600	7.250	8.700	7.160	4.680	3.860	4.270	3.520	1.500	1.240
	2. ^a	6.680	5.630	6.780	5.580	3.640	3.010	3.340	2.750	-	-
	3. ^a	4.750	4.000	4.850	3.990	2.610	2.150	2.380	1.960	-	-
Gaia e Porto.....	1. ^a	12.540	10.500	11.940	9.830	8.620	7.100	8.220	6.770	5.440	4.510
	2. ^a	9.750	8.160	9.290	7.250	6.720	5.530	6.410	5.280	4.250	3.500
	3. ^a	6.950	5.810	6.650	5.480	4.800	3.950	4.580	3.770	3.050	2.510
Torres Vedras.....	1. ^a	3.160	2.770	-	-	-	-	-	-	5.140	4.230
	2. ^a	2.460	2.160	-	-	-	-	-	-	4.000	3.290
	3. ^a	1.730	1.510	-	-	-	-	-	-	2.860	2.360
Leiria.....	1. ^a	6.440	5.470	-	-	-	-	-	-	1.870	1.540
	2. ^a	5.010	4.260	-	-	-	-	-	-	1.450	1.190
	3. ^a	3.550	3.010	-	-	-	-	-	-	1.040	860
Sarnadas a Fratel	1. ^a	8.260	7.660	8.360	7.570	9.700	8.200	9.000	8.000	7.300	6.700
	2. ^a	6.540	6.040	6.640	5.990	7.500	6.500	6.900	6.200	5.800	5.200
	3. ^a	4.600	4.200	4.700	4.190	5.200	4.700	4.700	4.200	4.100	3.700
Covilhã a Castello Branco	1. ^a	9.460	8.860	9.560	8.770	10.900	9.400	10.200	9.200	8.500	7.900
	2. ^a	7.640	7.140	7.740	7.090	8.600	7.600	8.000	7.300	6.900	6.300
	3. ^a	5.400	5.000	5.500	4.990	6.000	5.500	5.500	5.000	4.900	4.500
Braga.....	1. ^a	14.040	12.000	13.440	11.330	10.120	8.600	9.720	8.270	6.940	6.010
	2. ^a	10.750	9.160	10.290	8.250	7.720	6.530	7.410	6.280	5.250	4.500
	3. ^a	7.750	6.610	7.450	6.280	5.600	4.750	5.380	4.570	3.850	3.310
Vianna.....	1. ^a	15.040	13.000	14.440	12.330	11.120	9.600	10.720	9.270	7.940	7.010
	2. ^a	11.750	10.160	11.290	9.250	8.720	7.530	8.410	7.280	6.250	5.500
	3. ^a	8.450	7.310	8.150	6.980	6.300	5.450	6.080	5.270	4.550	4.010
Valença.....	1. ^a	16.040	14.000	15.440	13.330	12.120	10.600	11.720	10.270	8.940	8.010
	2. ^a	12.250	10.660	11.790	9.750	9.220	8.030	8.910	7.780	6.750	6.000
	3. ^a	8.950	7.810	8.650	7.480	6.800	5.950	6.580	5.770	5.050	4.510

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade	Classes	Aveiro		Espinho, Granja e Porto		Braga, Barcel- los e Povoá de Varzim		Vianna e Caldas d'Aregos		Ancora, Cami- nha, Valen- ça, Moledo e Regoa	
		Adultos	Crianças até 12 annos	Adultos	Crianças até 12 annos	Adultos	Crianças até 12 annos	Adultos	Crianças até 12 annos	Adultos	Crianças até 12 annos
Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados.....	1. ^a	9.460	7.790	11.580	9.540	13.080	11.040	14.080	12.040	15.080	13.040
	2. ^a	7.370	6.070	9.010	7.420	10.010	8.420	11.010	9.420	11.510	9.920
	3. ^a	5.260	4.330	6.450	5.310	7.250	6.110	7.950	6.810	8.450	7.310
Santarem.....	1. ^a	6.720	5.530	8.840	7.280	10.340	8.780	11.340	9.780	12.340	10.780
	2. ^a	5.240	4.320	6.890	5.670	7.890	6.670	8.890	7.670	9.390	8.170
	3. ^a	3.740	3.080	4.920	4.050	5.720	4.850	6.420	5.550	6.920	6.050
Torres Novas.....	1. ^a	5.780	4.760	7.940	6.540	9.440	8.040	10.440	9.040	11.440	10.040
	2. ^a	4.490	3.700	6.180	5.090	7.180	6.090	8.180	7.090	8.680	7.590
	3. ^a	3.220	3.220	4.420	3.640	5.220	4.440	5.920	5.140	6.420	5.640
Abrantes a Chança.....	1. ^a	6.300	6.000	7.600	7.000	9.100	8.500	10.100	9.500	11.100	10.500
	2. ^a	5.000	4.500	5.900	5.500	6.900	6.500	7.900	7.500	8.400	8.000
	3. ^a	3.500	3.000	4.200	4.000	5.000	4.800	5.700	5.500	6.200	6.000
Crato a Assumar e Cunheira a C. de Vide.....	1. ^a	7.200	6.600	8.700	7.500	10.200	9.000	11.200	10.000	12.200	11.000
	2. ^a	5.800	5.300	7.000	6.000	8.000	7.000	9.000	8.000	9.500	8.500
	3. ^a	4.000	3.700	4.800	4.200	5.600	5.000	6.300	5.700	6.800	6.200
Santa Eulalia, Elvas e Marvão.....	1. ^a	8.200	7.200	10.000	8.500	11.500	10.000	12.500	11.000	13.500	12.000
	2. ^a	6.600	5.800	8.000	7.000	9.000	8.000	10.000	9.000	10.500	9.500
	3. ^a	4.500	4.000	6.000	5.200	6.800	6.000	7.500	6.700	8.000	7.200
Payalvo.....	1. ^a	5.170	4.260	7.300	6.010	8.800	7.510	9.800	8.510	10.800	9.510
	2. ^a	4.030	3.320	5.680	4.680	6.680	5.680	7.680	6.680	8.180	7.180
	3. ^a	2.880	2.370	4.070	3.350	4.870	4.150	5.570	4.850	6.080	5.350
Coimbra e Coimbra B.....	1. ^a	-	-	4.100	3.380	5.600	4.880	6.600	5.880	7.600	6.880
	2. ^a	-	-	3.180	2.620	4.180	3.620	5.180	4.680	5.680	5.180
	3. ^a	-	-	2.280	1.880	3.080	2.680	3.780	3.380	4.280	3.880
Torres Vedras.....	1. ^a	7.880	6.490	10.000	8.240	11.500	9.740	12.500	10.740	13.500	11.740
	2. ^a	6.420	4.640	7.790	6.020	8.790	7.020	9.790	8.020	10.290	8.520
	3. ^a	4.390	3.620	5.580	4.600	6.380	5.400	7.080	6.100	7.580	6.600
Leiria.....	1. ^a	4.610	3.790	6.740	5.540	8.240	7.040	9.240	8.040	10.240	9.040
	2. ^a	3.590	2.940	5.260	4.310	6.260	5.310	7.260	6.310	7.760	6.810
	3. ^a	2.570	2.120	3.760	3.100	4.560	3.900	5.260	4.600	5.760	5.100
Sarnadas a Fratel.....	1. ^a	8.500	8.200	9.800	9.200	11.300	10.700	12.300	11.700	13.300	12.700
	2. ^a	6.700	6.200	7.600	7.200	8.600	8.200	9.600	9.200	10.100	9.700
	3. ^a	4.700	4.200	5.400	5.200	6.200	6.000	6.900	6.700	7.400	7.200
Covilhã a Castello Branco.....	1. ^a	9.700	9.400	11.000	10.400	12.500	11.900	13.500	12.900	14.500	13.900
	2. ^a	7.800	7.300	8.700	8.300	9.700	9.300	10.700	10.300	11.200	10.800
	3. ^a	5.500	5.000	6.200	6.000	7.000	6.800	7.700	7.500	8.200	8.000

Bilhetes de ida e volta para Banhos d'Amieira ou vice-versa validos por dois dias:

Figueira da Foz...	1. ^a classe.....	400 réis
	2. ^a ".....	300 "
	3. ^a ".....	200 "

CONDIÇÕES

1.^a—Querendo os portadores d'estes bilhetes parar em quaesquer estações de passagem (via directa), terão que comprar á partida, ou logo á chegada em cada uma das estações onde se apeiem, uma senha de 500 réis. Para este effeito é indispensavel a apresentação do bilhete, e n'este serão feitas pelas estações, as inscripções que procedam.

Estas senhas não tem valor algum para outra estação, dia ou comboio que não indiquem; os passageiros conservarão até a chegada ao ultimo destino, á ida ou á volta, a ultima senha de paragem, entregando a primeira onde tomarem a segunda, e assim successivamente.

Antes de retomar o comboio para seguir além do ponto de paragem terá o passageiro que apresentar o bilhete e senha ao chefe da estação, que datará esta, sem o que uma e outro ficarão sem valor.

§ unico. Os passageiros que sigam viagem por Lisboa podem demorar-se até 24 horas na capital, sem necessidade de adquirir a senha a que se refere esta condição. Para isso terão, comtudo, que apresentar os seus bilhetes á chegada e á partida ao bilhe-

teiro da estação, afim de n'estes ser constatado o tempo de paragem em devida forma. Quando a demora exceda a 24 horas ficam estes passageiros obrigados á compra da senha como quaesquer outros.

2.^a—O praso de validade d'estes bilhetes, **2 mezes**, pôde ser prorogado:

Por 1 até 30 dias, pagando-se um supplemento de 20 p. c.
" 31 " 60 " " " " de 40 "

Unicamente se poderão obter estes supplementos nas estações de destino, indicadas nos bilhetes ou nas de Lisboa, (Central do Rocio e Caes dos Soldados), e dentro do praso maximo de 8 dias contados da data em que termine a validade do bilhete.

3.^a—Poderão seguir viagem indistinctamente pelas linhas do Norte ou do Oeste os portadores de bilhetes de:

- Lisboa para a Figueira e Amieira, Aveiro, Espinho, Granja, Porto, Minho e Douro e Povoá do Varzim.
- Payalvo, linha de Leste, Ramal de Caceres e Beira Baixa para Caldas da Rainha.

- c) Coimbra, Gaia, Porto e linhas do Minho e Douro para Cintra e Ramal de Cascaes.

Seguirão exclusivamente pela via de Alfanellos-Amieira os portadores de bilhetes de:

- a) Coimbra, Gaia e Porto e linhas do Minho e Douro para Caldas, S. Martinho, Cella, Vallado, Figueira e Amieira.
b) Torres Vedras e Leiria para Aveiro, Espinho, Granja, Porto e linhas do Minho e Douro.
c) Payalvo, linha de Leste, Ramal de Caceres e Beira Baixa para S. Martinho, Cella, Vallado, Figueira e Amieira.
d) Santarem e Torres Novas para Figueira e Amieira.

Só poderão fazer a viagem por Lisboa os portadores de bilhetes de:

- a) Santarem e Torres Novas para Caldas da Rainha, S. Martinho, Cella e Vallado.
b) Torres Novas e Payalvo para Cintra e Ramal de Cascaes.
c) Linha de Leste, Ramal de Caceres e Beira Baixa para Cintra e Ramal de Cascaes.

§ unico. Os passageiros procedentes de Santarem e Torres Novas com destino á Figueira e Amieira e os que procedam da linha de Leste, Ramal de Caceres e Beira Baixa que se destinem a S. Martinho, Cella, Vallado, Figueira ou Amieira, poderão fazer a viagem por Lisboa pagando quer á ida quer á volta uma sobretaxa de 30 p. c. sobre o valor do bilhete, na estação de origem. Esta mudança de itinerario será devidamente indicada no bilhete.

4.ª—Estes bilhetes podem ser utilizados em todos os comboios do serviço publico ordinario, que tenham carruagens das classes correspondentes e que sigam directamente aos pontos de destino, aos pontos de paragem previstos na condição 1.ª, ou aos entroncamentos em que o passageiro tenha que mudar de via.

Os bilhetes de 1.ª classe facultam a occupação de logares de luxo, mediante o pagamento da sobre-taxa regulamentar.

5.ª—E' permitida ao passageiro a mudança para classe superior, pagando a differença segundo os preços das tarifas geraes, quer o caso se dê á ida quer á volta.

6.ª—Não se concede meios bilhetes.

7.ª—Cada passageiro terá direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem registrada. Os excedentes d'este peso serão taxados pelas tarifas geraes de cada linha.

As bagagens que tenham de passar, em Lisboa, da antiga rede (Norte e Leste, Ramal de Caceres e de Coimbra, Minho e Douro e Beira Baixa) para a nova (linhas de Cintra e Torres, Torres-Figueira e Ramal de Cascaes) só poderão ser despachadas directamente a destino quando o comboio que as tome siga directamente para a estação Central do Rocio. Aos comboios cuja marcha termine em Lisboa, (Caes dos Soldados) não se aceitarão, portanto, bagagens directas para a nova rede: far-se-ha o despacho unicamente para Lisboa (Caes dos Soldados) ficando a condução dos volumes para a estação Central do Rocio ao cuidado e de conta dos passageiros.

8.ª—Quando ao passageiro seja facultado, em virtude da condição 3.ª, escolher um entre dois itinerarios differentes, terá que declarar, ao despachar a bagagem, qual a via que deseja seguir; quando tencionar deter-se no caminho terá que apresentar a senha de paragem, no caso de desejar que a bagagem seja despachada para a estação indicada na dita senha.

Faltando-se a estes preceitos, a bagagem será expedida para o ponto de destino marcado no bilhete, pelo trajecto mais curto.

9.ª—A travessia, em Lisboa, entre as estações de Caes dos Soldados e Central do Rocio, é de conta dos passageiros.

10.ª—Toda e qualquer infracção das condições e clausulas antecedentes, tornará estes bilhetes nulos.

11.ª—Em tudo que não seja contrario ás disposições do presente, ficam em vigor as condições das tarifas geraes de cada linha.

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

2.ª Repartição.—Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente uma representação de varios proprietarios, lavradores e negociantes das povoações de Seixas, Numão, Horta, Cedovim, Ranhados, Poço do Couto, Cancellas, Outeiro de Gatos, Aveloso e Prova, dos conselhos de Villa Nova de Foscão e Mêda, pedindo que o apeadeiro do Vezuvio, no caminho de ferro do Douro, seja considerado para todos os effeitos estação de 4.ª classe: ha por bem, conformando-se com a informação do director dos caminhos de ferro do Minho e Douro

ordenar que o mencionado apeadeiro passe a ter a classificação de estação de 4.ª classe.

Paço, em 11 de junho de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Tendo a companhia do caminho de ferro do Porto á Pova e Famalicão annuciado um horario sem prévia approvação do governo:

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 14 de dezembro ultimo, manda declarar á mencionada companhia que não póde annunciar horario algum sem prévia approvação do governo ou do respectivo director fiscal, nos termos dos regulamentos em vigor.

O que se comunica ao director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Paço, em 15 de junho de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Ministerio da Marinha e Ultramar

7.ª Repartição da direcção geral da contabilidade publica

Em conformidade com o artigo 21.º do contrato de 18 de abril de 1881, celebrado em virtude das cartas de lei de 12 de abril de 1887 e de 17 de junho de 1880, e em cumprimento do que dispõe o § 9.º do artigo 1.º da carta de lei de 30 de junho de 1891, e o artigo 15.º do decreto da mesma data: hei por bem, tendo ouvido o conselho de ministros, ordenar que seja aberto no ministerio dos negocios da fazenda a favor do da marinha e ultramar, direcção geral do ultramar, um credito especial de 177:026\$200 réis, para completar o dividendo do 1.º semestre de 1892 devido á «West of India portuguese guaranteed railway company limited», devendo o mesmo credito ser addicionado ao já inscripto na tabella da despesa extraordinaria do exercicio de 1891-1892, sob a epigraphe:

«Capitulo 7.º—Dividendo sobre o capital levantado pela «West of India portuguese guaranteed railway company limited».

O presidente do conselho de ministros, ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda, encarregado interinamente dos negocios do reino, e o ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 27 de junho de 1892.—REI—*José Dias Ferreira.*—*Francisco Joaquim Ferreira do Amaral.*

O monopolio da viação

Na impossibilidade de deixar de reconhecer que tudo que a imprensa e a opinião publica tem dito, honestamente reprovando o contracto entre a camara e a Companhia Carris, é pura e simplesmente *vox clamantes in deserto*, limitamo-nos a dar na integra o edital que põe a chancellia official n'este negocio:

José Joaquim da Silva Amado, do conselho de Sua Magestade, e vice-presidente da camara municipal de Lisboa.

Faço saber que a commissão municipal d'esta camara manda publicar a seguinte:

Postura

Aos 27 dias do mez de junho do anno de 1892, na cidade de Lisboa, a commissão municipal, em sessão ordinaria:

Considerando que, por deliberação de 7 de abril do corrente anno, a camara approvou o contracto provisorio celebrado por escriptura de 4 do dito mez com a companhia carris de ferro de Lisboa; e por deliberação de 9 do corrente mez a mesma commissão, nos termos da condição 9.ª do citado contracto, approvou, de accordo com a companhia, as respectivas tabellas das tarifas e dos horarios para o serviço do publico;

Considerando que as citadas deliberações de 7 de abril e de 9 do corrente mez, se tornaram definitivas; visto que o governo, por despacho do ministerio do reino de 23 tambem do corrente mez, transmittido em officio do governo civil do districto, da mesma data, declarou não usar do direito de suspensão, nos termos do artigo 19.º e § 1.º do decreto de 26 de setembro ultimo;

Considerando, finalmente, que, por deliberação e escriptura da presente data, a commissão municipal tornou definitivo o mencionado contracto provisorio, e que pela condição 1.ª d'elle, salvo as excepções do § unico da mesma condição, a camara imporá a taxa annual de 500\$000 réis sobre cada carro que explorar a industria de viação de transportes em commum com a faculdade de parar na via publica para receber ou deixar passageiros.

N'estes termos, pois, em nome da camara, resolve adoptar e publicar desde já a postura que segue:

Artigo 1.º É imposta a taxa annual de 500\$000 réis sobre cada carro que explorar a industria de viação de transportes em comum com a faculdade de parar na via publica para receber ou deixar passageiros.

§ unico. São exceptuadas da disposição d'este artigo as empresas de viação que actualmente tenham contrato especial com a camara.

Art.º 2.º Fica por esta fôrma alterada a tabella n.º 7 do artigo 1.º da postura de 11 de agosto de 1890, publicada por edital de 20 do mesmo mez.

Art.º 3.º A presente postura começará a ter execução tres dias depois de publicada na fôrma do estylo.

E para que possa produzir os devidos effeitos, será o presente edital publicado no *Diario do Governo*, e affixado nos logares publicos do costume.

Lisboa, paços do concelho, em 27 de junho de 1892.—*José Joaquim da Silva Amado*.

Carteira dos Accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de julho de 1892, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 3:401, 4:854 e 5:453, de 450:000 réis; e aos n.ºs 10:304, 12:757, 18:717, 23:564, 27:467, 31:084, 33:317, 33:828, 51:132, e 52:391, de 90\$000 réis.

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

No Porto, na sede da Companhia, rua de Bellomonte, n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Paris, no Banque d'Escompte de Paris.

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

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

Porto, 21 de junho de 1892.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa
O Presidente do Conselho d'Administração

Carlos Lopes.

Companhia dos Tabacos de Portugal

São convidados os srs. accionistas d'esta companhia a declarar no escriptorio da mesma, largo de S. Julião, n.º 7, 1.º andar ou no Porto, no Banco Alliança, até ao dia 15 do proximo mez de julho, a forma porque desejam receber os titulos definitivos das suas acções.

As acções definitivas serão á escolha dos srs. accionistas, ou nominativas ou ao portador, munidas estas com os coupons.

Na falta da referida declaração, entender-se ha que os srs. accionistas que teem titulos provisorios ao portador ou titulos provisorios averbados desejam receber as respectivas acções nas mesmas condições em que os titulos se acharem na data acima mencionada.

Lisboa, 25 de junho de 1892.

Pela Companhia dos Tabacos de Portugal

OS ADMINISTRADORES

Fonsecas, Santos & Vianna.

Conde de Mendia.

Boletim financeiro

Lisboa, 30 de junho.

A questão do pagamento dos juros da divida externa continua pendente. E' certo que os governos dos paizes interessados n'este assumpto se não lavraram protestos em forma contra o decreto de 13, não deixaram comtudo de se fazerem echo junto do governo portuguez das reclamações dos seus nacionaes, fazendo votos para que uma solução mais satisfatoria fosse adoptada.

No entretanto a imprensa estrangeira, inspirada pelos respectivos *comités*, occupa-se, especialmente a allemã, da situação economica e financeira de Portugal, com um desfavor e com uma animosidade sem precedentes. E' certo que, lançada á conta da má vontade dos syndicatos prejudicados, essa attitudo perde muito da sua auctoridade, mas isto não quer dizer que perca igualmente força proporcional para nos prejudicar.

Chegadas as cousas ao ponto a que chegaram, parece fóra de toda a duvida que o governo se verá obrigado, pela força das circumstancias, a convocar extraordinariamente as côrtes para que ellas assumam a responsabilidade de uma solução definitiva para as questões pendentes. E' provavel que dentro de quinze dias essa convocação se realise.

Evidentemente o governo, por motivo da politica interna, facil de comprehender, procurará addiar o mais possivel essa convocação, que pode determinar factos de ordem constitucional, que lhe tornem impossivel a sua conservação no poder, pela quebra, por parte dos partidos, d'aquella benevolente expectativa, com que foi recebido e á sombra da qual tem até agora vivido.

Muito para desejar seria que isto não succedesse, porque crearia decerto novas difficuldades uma solução politica que collocasse no poder um dos partidos militantes e em frente d'elle o outro, restabelecida a rotação constitucional, por se não poder contar com a perfeita abnegação e desinteresse do segundo para auxiliar o primeiro no desempenho da sua missão, que realmente teria de ser muito laboriosa e contrariada por numerosos obstaculos.

A situação economica e financeira não melhorou, antes se aggravou dentro e fóra do paiz pelas causas conhecidas e por outras supervenientes. Continua o decrescimento sensivel dos rendimentos aduaneiros, o mercado de cambiaes continua influenciado pelas hesitações, duvidas e receios, que a todos inquietam e preoccupam. A crise brazileira agrava-se tambem e o cambio Rio-Londres baixou novamente a pouco mais de 10.

Para estudar as causas, ou a pretexto de estudar as causas do decrescimento das receitas aduaneiras, nomeou o governo uma comissão, que já começou os seus trabalhos, que não seriam decerto muito longos nem muito fatigantes se se limitassem ao objectivo indicado na portaria que a nomeou, mas que terão de ser demorados e complicados se tiverem, como se diz, outro fim mais amplo.

E' evidente que a diminuição dos rendimentos aduaneiros provem principalmente da diminuição das importações determinada pelos exageros da pauta proteccionista. Como o governo, a exemplo do que succede em Hespanha, pensa a serio em negociar tratados de commercio, precisa habilitar-se para fazer as concessões de reciprocidade e estas não se poderão fazer sem modificações na pauta. Será o estudo d'estas modificações o principal encargo commettido á comissão a que acima nos referimos?

A questão dos tratados de commercio está na ordem do dia e o movimento proteccionista accentua-se, mas receiamos que elle enferme dos mesmos exageros do que acompanhou a formação da ultima pauta. Não se quer comprehender que entre *Cobden* e *Bright* e *Blaine* e *Mac Kinley* ha um meio termo moderado e conciliador, que parece sobretudo destinado a servir de norma aos paizes que não são, *nem podem ser*, grandes potencias industriaes, nem viverem de si, por si, e para si.

Na quinzena que hoje finda avultou um pouco mais do que na anterior a affluencia do papel para desconto, continuando, comtudo, o Banco de Portugal a restringir bastante as suas operações de desconto, desviando a procura para os outros estabelecimentos bancarios, que puderam firmar melhor as suas exigencias para a taxa de 7 p. c. Nota-se diminuição sensivel nos depositos bancarios, que se deve attribuir em grande parte as restricções apontadas.

A procura de chéques não foi grande, principalmente na ultima semana, tendo comtudo os bancos comprado papel sobre Londres (90 dias) a 41 1/8 e 41 1/4. Os paquetes chegados ultimamente do Brazil foram portadores de remessas avultadas, que especialmente foram negociadas nos bancos. O preço do chéque sobre Paris regulou de 700 a 702 e sobre a Allemanha a 290.

As transacções da bolsa estiveram bastante frouxas na quinzena. Assim na primeira semana as inscripções não sustentaram os preços accusados pela nossa ultima revista, havendo comtudo alguma procura a 33,75 (ass.) semestre corrente e 33,55 a 33,75 (coupon) fechando a semana a 52,75. Na segunda a procura regulou a 34,60, 34,55 e 34,45 (ass.) fechando a 34,20 (papel). Para as de coupon as cotações regularam por estas fechando a semana a 34.

O movimento da divida externa tem sido grande por causa da inversão para divida interna, visto que os preços foram abaixo da interna. Na primeira semana venderam-se de 32,40 a 32,60, na segunda fizeram-se vendas de 33,05 a 33,40 fechando no sabbado a 32,90. As obrigações 1888 (4 p. c.) regularam de 12\$500 a 13\$800 e algumas a 13\$000 réis,—de 4 1/2 a 4 1/4 e 42\$000 réis, tendo havido uma ligeira alta,—de 1890 (4 p. c.) muito procuradas a 36\$000 com o coupon d'outubro.

Continua a procura das obrigações Loanda-Ambaca, cuja aquisição cada vez se affirma mais vantajosa e segura, mas não apparecem vendedores. Na primeira semana da quinzena cotaram-se a 55\$000 réis, mas na segunda foram já procuradas a 56\$000, 57\$000 e 58\$000 réis, apparecendo alguns poucos vendedores a

60\$000 réis, que realisaram. O adiantamento dos trabalhos da construcção, que se vae approximando rapidamente do centro agricola productor faz prever que em poucos mezes o desenvolvimento de receitas accentue o sensivel progresso do primeiro trimestre d'este anno.

As acções dos bancos desceram, perdendo de 1\$000 a 2\$000 réis sobre as cotações da primeira semana da quinzena, como se pode ver da seguinte nota:

Banco de Portugal.....	118\$000	116\$500
Banco Commercial.....	97\$000	96\$000
Lisboa & Açores.....	96\$000	93\$000
Ultramarino.....	46\$000	44\$000

Não soffreram modificação sensivel as acções e obrigações do Credito Predial, as acções da Companhia Real (17\$000 e 18\$000 as acções dos tabacos (42\$500 e 43\$000) e as obrigações das Aguas (69\$000 e 70\$000).

*

As cotações de hoje na bolsa de Lisboa não se avantajaram ás anteriores. Causou impressão o facto do *Stock Exchange* não adherir ás combinações dos *comités* estrangeiros acerca da divida externa portugueza, facto que produziu, pela irritação dos mesmos *comités*, uma baixa geral nos nossos fundos.

J. J.

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

BOLSAS	TITULOS	1892 — JUNHO — DIAS													
		16	17	18	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza...	-	-	-	-	18.000	-	-	-	-	-	-	-	-	17.500
	» Ascensores mechanicos....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Nacional.....	-	-	-	-	18.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris.....	» Atravez d'Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58.000	-	58.000
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza...	75	77,50	75	-	74	75	75	75	74	-	74	-	70	-
	» Madrid-Caceres-Portugal...	-	-	52,50	-	-	52,50	52	51	-	50,50	50,50	-	50,50	-
	» Norte de Hespanha.....	180	180	180,50	185	-	187	-	184	-	-	173	-	-	-
	» Madrid-Zaragoza-Alicante...	225	225	225	220	220	226	223	215	-	-	-	-	-	-
	» Andaluzes.....	340	-	342	-	340	350	350	345	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza...	123	124,75	123	121	122	121	120	120	119	118	115,25	-	110,50	-
	» Madrid-Caceres-Portugal...	147	150	-	148	150	149	149,50	145	147,50	147	140	140	140	-
	» Norte Hespanha 1. ^a hypotheca	350	352	352	352	350	355,50	352	350	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» C. ^a da Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres..	» Atravez d'Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd..	» Atravez d'Africa.....	-	47,50	47,50	48,50	48,87	-	40	49	50	50,37	50	-	50,87	-
Bruxellas..	» Atravez d'Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52	-	52	-
Berlim....	» Companhia Real 4 1/2 0/0.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas				Periodo de exploração		RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
						1892			1891			Totaes		Differença a favor de	
						Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1892	1891	1892	1891
COMPANHIA REAL	de	a			Réis	Réis		Réis	Réis		Réis	Réis		Réis	Réis
	Antiga rede	4 10	Junho	690	49.560:000	71:821	690	46.251:690	65:582	1.101.277:000	1.191.249:530	-	89.972:540		
	enova não	11 17	"	"	50.558:000	73:273	"	49.898:870	72:317	1.151.835:000	1.241.148:400	-	89.313:400		
	garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova rede	4 10	Junho	334	5.210:000	15:898	168	3.155:000	18:786	94.061:000	71.565:000	22.496:000	-	-		
	garantida.	11 17	"	"	6.269:000	18:769	"	3.600:000	21:425	100.330:000	75.165:000	25.165:000	-	-	
Sul e Sueste...	27 2	Junho	475	14.211:545	29:965	475	10.984:840	23:446	278.435:560	290.329:395	-	11.893:835			
	3 9	"	"	12.471:880	26:257	"	11.531:180	24:255	290.927:440	301.860:575	-	10.873:135			
Minho e Douro.	22 28	Abril	353	17.672:036	50:061	353	18.243:396	51:681	264.664:359	277.829:685	-	13.165:326			
	29 5	Maio	"	16.541:768	46:860	"	16.894:807	47:776	281.206:121	294.724:492	-	13.518:365			
	6 12	"	"	18.053:202	51:042	"	17.196:245	48:715	299.259:329	311.920:737	-	12.661:408			
Beira Alta.....	-	-	253	-	-	253	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	20 26	Maio	105	1.566:715	14:940	105	1.072:456	10:214	24.267:229	23.773:499	493:730	-	-		
	27 2	Junho	"	1.178:401	11:222	"	951:153	9:057	25.445:630	24.724:662	720:978	-	-		
Guimarães.....	8 14	Abril	34	957:720	28:170	34	903:425	26:571	13.878:805	12.954:836	923:969	-	-		
	15 21	"	"	895:210	26:341	"	943:350	27:775	14.774:015	13.898:186	875:829	-	-		
	22 28	"	"	1.288:685	37:902	"	950:975	27:969	16.062:700	14.849:161	1.213:539	-	-		
Norte de Hespa- nha.....	3 9	Junho	2803 P.	1.324:305	472	2803	1.320:836	471	28.260:832	29.345:095	-	1.084:263			
	10 16	"	"	1.339:666	478	"	1.359:947	485	29.600:508	30.705:043	-	1.104:535			
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	28 3	Junho	2672	1.111:417	416	2672	1.158:911	434	21.658:070	23.218:909	-	1.560:839			
	4 10	"	"	1.111:404	416	"	1.125:222	421	22.769:475	24.344:131	-	1.574:656			
	11 17	"	"	954:228	357	"	1.072:966	401	23.723:733	25.417:098	-	1.693:395			
	28 3	Junho	894	303:776	340	894	259:703	291	5.904:108	5.972:324	-	68:216			
Andaluzes	4 10	"	"	254:908	249	"	242:373	237	6.155:016	6.214:698	-	55:682			
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva.	4 10	Junho	180	54:948	305	180	46:166	256	1.151:532	981:253	170:279	-	-		
	11 17	"	"	48:512	270	"	41:094	228	1.200:045	1.022:347	177:698	-	-		
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Diferenças de cambio

Conforme o aviso que aqui damos na secção competente (Avisos de serviço) a companhia Real resolveu cobrar, por meio de sobre-taxa, nas remessas e bilhetes internacionais, o prejuizo que lhe resultava das diferenças de cambio, na parte que seja paga em Portugal por conta das linhas hespanholas.

Essa sobre-taxa será a diferença entre os cambios actuaes e o de 180 réis por peseta a que foram calculados os participes das linhas hespanholas nas tarifas actualmente em vigor.

Não é de mais que exemplifiquemos o motivo em que se funda essa cobrança e sobre o que ella representa para o publico demos uma clara demonstração, como sempre costumamos praticar n'estes casos.

Supponmos uma expedição de 1.000 kilogrammas pela 1.^a série da tarifa P. H. n.º 1 de Lisboa para Irun, em porte pago á partida.

O expedidor pagará por transporte, e imposto para o governo hespanhol réis.....	16 ⁷ 443
dos quaes a companhia tem que abonar ás linhas hespanholas réis.....	13 ⁷ 410
ficando para seu porte.....	3 ⁷ 033

Vejamos a que se reduz esta verba em virtude da diferença de cambio que incide sobre os 13⁷410 a pagar a Hespanha.

Esta verba corresponde na tarifa (reduzida a pesetas ao par, 180 réis) a 74,50 pesetas que a linha portugueza tem que abonar á hespanhola, e para as abonar tem que tomal'as ao cambio corrente, que regula hoje por 207 réis cada uma.

Tem, portanto, que despender réis.....	15 ⁷ 421
ficando-lhe assim o seu participe reduzido a réis.....	1 ⁷ 022
isto é, apenas 34 % do que lhe correspondia.	

Com a sobre-taxa agora em vigor, a estação de partida cobrará do expedidor:

transporte e impostos como acima.....	16 ⁷ 443
mais a sobretaxa de 15 p. c. em 13 ⁷ 410..	3 ⁷ 011
Total.....	18 ⁷ 454
dos quaes deduzindo, para as linhas hespanholas, 74,50 pesetas a 207 reis.....	15 ⁷ 421
fica liquido o porte da linha portugueza ...	3 ⁷ 033

Outro exemplo mais eloquente:

Um bilhete circulatorio de 1. ^a classe do 2. ^o itinerario Portugal-Hespanha custa, segundo a tarifa, réis.....	76 ⁷ 580
dos quaes ha que abonar ás linhas hespanholas, pesetas.....	387,10

Ora como para se obter esta somma em papel sobre Hespanha, ao actual cambio de 1 ⁷ 045 ou 207 réis por peseta, são precisos réis 80 ⁷ 130; segue-se que por cada bilhete d'este genero que foi vendido desde a elevação dos cambios á taxa actual até 20 de junho, a companhia cobrando do passageiro.....	76 ⁷ 580
pagando ás linhas hespanholas.....	80 ⁷ 130
transportava o passageiro gratis na ida e na volta, e ainda perdia.....	3 ⁷ 550

Eis as razões em que o governo se fundou para consentir esta cobrança em que, alem d'isso não fez mais

do que seguir, e sem grande pressa, o exemplo do governo hespanhol que ha muitos mezes auctorizou tambem a cobrança das diferenças de cambio nas fronteiras do seu paiz

Mas, dirá quem mais intimamente conheça d'estes assumptos, a reciprocidade compensava este desfalque, porque estas contas são feitas por meio de liquidação mensaes, e no que é pago em Hespanha lucram as linhas portuguezas.

A' primeira vista assim se afigura; mas tal não succede:

1.^o porque os nossos percursos são muito mais reduzidos, e portanto muito menores os participes com que a linha portugueza entra no preço total de qualquer transporte internacional, do que os que respeitam ás linhas estrangeiras.

2.^o porque, em relação a passageiros, são em maior numero os que vão de Portugal para o centro da Europa ou sómente da peninsula, do que os que veem em sentido contrario.

3.^o porque, no que se refere a mercadorias, o agravamento dos cambios dá vantagem ao pagamento do transporte em Portugal, e portanto rara era a expedição que não seguia de cá em porte pago, e vindo do estrangeiro todas vinham em portes a pagar.

A providencia a que nos referimos foi adoptada para a companhia real e naturalmente em breve o será para as outras linhas do paiz, que todas soffrem com a depreciação da nossa moeda.

Linhas portuguezas

Novo ascensor.—Foi pedida á camara municipal de Lisboa pelo sr. Antonio Wan-Zeller a concessão, por 99 annos, de um ascensor que, partindo do largo do Conde Barão e seguindo pela calçada do Marquez de Abrantes, rua das Trinas de Mocambo, termine na rua de S. Domingos, podendo, se assim fôr conveniente, seguir por esta rua, a dos Navegantes e a de Borges Carneiro até a calçada da Estrella.

Outro.—Diz um collega que tambem foi pedida uma outra concessão para um elevador, da rua dos Retrozeiros pela Sé, rua de S. Thiago, até o fim da rua do Infante D. Henrique. E' uma boa linha, de que se bem nos lembra, já em tempo a Companhia dos Ascensores pediu a concessão.

Lourenço Marques.—O proseguimento da linha de Lourenço Marques a Pretoria começa a produzir as consequências favoraveis que eram de esperar no movimento do caminho de ferro.

A facilidade das communicações com Barberton, centro mineiro de grande importancia, encaminha para o nosso porto o transporte do minerio d'aquella localidade.

Consta que já está feito um contracto para o transporte de minerio extrahido das minas da companhia denominada Sheba Eureka City, que parece transportará cerca de 100 tonelladas por mez, e outro para o transporte de minerio de prata, desde Krokodil-Poort até Lourenço Marques; este minerio é extrahido das importantes minas de Middelburg.

O caminho de ferro do Transvaal já chegava em maio a Krokodil-Poort, e no mez corrente deve estar aberto á exploração até Nelspoust.

Pungue.—Deve ter sido registada por estes dias em Loudres a Companhia do caminho de ferro da Beira. E' provavel que o pessoal para a construcção da linha parta brevemente, afim de aproveitar a actual quadra, que é a mais favoravel para trabalhos d'esta ordem.

Ascensor da Bica.—Realizou-se, na segunda feira 27, a experiencia official d'este ascensor dando os melhores resultados, em vista do que foi autorizada a sua abertura ao serviço publico, o que se effectuou d'esde logo.

A ascensão faz-se em 3 minutos. A concorrência tem sido grande, como era de esperar.

Linhas hespanholas

San Feliu de Guixols.—Este caminho de ferro parece que será aberto ao publico nos meados do actual julho.

A via é de 0,75 de largura, com um comprimento de 39,600 kilometros, e a sua maior rampa não excede a 1,80 por %.

Tem onze estações, contando a da partida e chegada. Todas se acham concluidas excepto esta ultima.

A linha está igualmente toda construida e terminada com toda a solidez.

A ponte sobre o rio Añar tem 80 metros de comprimento e quatro acima do nivel das aguas. As machinas são quatro, da força de 115 cavallos cada uma, podendo levar 12 a 15 vagon com um peso de 90 toneladas, e com uma velocidade de 20 milhas.

As carruagens são elegantes, não as havendo por enquanto de 2.ª classe.

Haverá 6 comboios diarios, no horario regulamentar.

De Torralba a Soria.—O Ayuntamiento de Soria, em sessão extraordinaria celebrada no dia 1 do mez findo resolveu por unanimidade protestar do modo mais enegico, contra o facto deste caminho de ferro não ter enlace com a linha de Madrid a Zaragoza porque explorado de tal forma, não produz beneficio nem utilidade alguma á provincia.

Parece que esta attitudé determinou a conclusão satisfactoria das discordias entre a companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante e a do Grande Central Hespanhol, com respeito ao empalme, e dentro em poucos dias, os passageiros e mercadorias, que vão directamente para Soria, podem tomar o comboio em Alcanza estação seguinte a Sigüenza a 146 kilometros de Madrid.

Monistrol de Montserrat.—Chegou a Monistrol de Montserrat a primeira locomotiva, intitulada *Virgem de Montserrat*, que foi collocada na linha de cremalheira.

Dentro em poucos dias sairá de Port-Bou para o dito ponto outra locomotiva e oito wagons.

De Valencia a Aragon.—A sociedade de caminhos de ferro de Valencia a Aragon, proprietaria da linha de Valencia a Liria por Manises, foi auctorizada a prolongar esta linha até Villar del Arzobispo, e propõe-se prolongar-a até Aragon, como o seu titulo indica.

Não se resolveu ainda que traçado se adoptará, mas presume-se que saindo de Villar del Arzobispo, e atravessando a projectada linha de Teruel a Sagunto, por sitio ainda não determinado, se dirigirá pela zona mineira de Utrillas a Zaragoza tomando a direcção do Valle de Huerva, enlaçando em Zaragoza com as linhas de Catalunha, Confrance Navarra.

Almansa Valencia e Tarragona.—Correm boatos nos circulos financeiro de Barcelona, de que esta linha passará a ser outra vez propriedade dos herdeiros do defunto marquez de Campo, por terem estes levado a effeito a transferencia da citada linha ao *Banco Hispano Colonial*, depois de approvado o processo de incapacidade do dito marquez.

Diz o *Agente Ferro-viario Español* que a estes manejos não é estranha uma acreditada casa estrangeira, proprietaria de importantes redes de caminhos de ferro em Hespanha.

De Linares a Almeria.—O ministro do Fomento foi auctorizado a apresentar ás côrtes um projecto de lei modificando o importe das annualidades da subvenção concedida ao caminho de ferro de Linares a Almeria, e o modo de abonar-lh'a.

Canfranc.—Segundo dizem os jornaes hespanhoes, até o final do anno corrente chegará até Jaca, a locomotiva d'esta linha.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

Por despacho, de 23 de janeiro ultimo, o ministro dos trabalhos publicos, mandou ás seis grandes companhias e á administração dos caminhos de ferro do Estado unificar a classificação geral de mercadorias em vigor nas redes respectivas, afim de acabar com as differenças provenientes de figurarem na classificação geral d'algumas linhas, mercadorias que não apparecem na de outras, e de haver mercadorias que estão em tarifas especiaes e não apparecem nas geraes.

O despacho ministerial manda formar uma nova classificação com todas as mercadorias actualmente designadas quer nas clas-

sificações geraes quer nas de tarifas especiaes das diversas redes, completando-a com os artigos que figuram nos quadros de assimilação de cada companhia.

Em virtude d'este despacho o *comité* de Cintura examinou e questão levantada pela administração superior, e na sua sessão da 13 de junho convidou os chefes de serviço commerciaes a emprehender o trabalho.

Este trabalho acaba de ser terminado, e deve ser transmittido ao *comité*. Comporta d'uma adjução de 709 novas designações de mercadorias.

*

Alguns deputados apresentaram uma queixa dos empregados do Midi contra a companhia, por esta não ter entrado na caixa de soccorros dos empregados com a parte que lhe corresponde, fundando-se em que, no anno findo, gastou um milhão de francos em soccorros ás viúvas.

O ministro obrigou a companhia a cumprir aquella prescripção do seu regulamento sobre a caixa.

Emquanto á caixa de reformas todas as companhias francezas tiveram que augmentar a dotação annual das respectivas instituições d'este genero.

O P. L. M. elevou de 6 a 8 % o seu concurso annual para a caixa de reformas do seu pessoal, promettendo ainda que em breve augmentará esta percentagem.

Como é sabido esta companhia, sob a intelligente direcção de mr. Noblemaire, é a que tem melhor organisadas as instituições de previdencia do seu pessoal. Actualmente dá-lhes por anno cerca de 7 milhões de francos.

O Midi elevou a percentagem de 8 a 15 % do que lhe resulta um encargo superior a 3 milhões de francos por anno. O Oeste augmentou de 5 a 8 % com igual encargo; o Orleans paga francos 4.700.000; o Norte triplicou a sua anuidade que era de 3 % elevando-a no anno findo a 9 % ou francos 3.246.000; finalmente o Este augmentou a percentagem annual, de 8 a 12 % o que representa uma despesa de 4.400.000 francos por anno.

Em total as seis grandes companhias concorrem com um auxilio de não menos de 25 milhões, (4.500 contos) para a constituição das instituições de reformas do seu pessoal.

RUSSIA

Em 30 de abril (12 de maio), foi participada á administração do caminho de ferro de Varsovia-Térespol pelo ministerio das vias de comunicação, uma decisão do conselho de ministros, sancionada pelo imperador, ordenando o resgate, em 1-13 de junho, corrente, do caminho de ferro de Varsovia-Térespol, nas bases estabelecidas no acto da concessão em 9-21 de outubro de 1864 e nos estatutos da sociedade.

Entre outras disposições d'esta decisão foi resolvido pelo ministro das vias de comunicação tomar, em nome do fisco, posse do caminho de ferro e seus accessorios, ao mesmo tempo que dos fundos especiaes dos accionistas, fundos em caixa, escola technica, armazens de transito constituídos pelos accionistas regulando com a sociedade as contas necessarias para a fixação do rendimento devido, por este resgate, ao capital accões.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Serviço de Via e Obras

ESTAÇÃO CENTRAL DE LISBOA

Arrendamento do refugio do pateo do Duque para estabelecimento de um kiosque

Na estação de Santa Apollonia em Lisboa, e Secretaria da Exploração d'estes caminhos de ferro, perante o sr. engenheiro chefe da Exploração, pela 1 hora da tarde do dia 16 de julho proximo futuro, serão recebidas e abertas propostas para o arrendamento por 10 annos de 39^m2,10 do refugio situado ao meio do pateo do Duque, junto á estação central de Lisboa.

As condições e planta relativas a este arrendamento, estão patentes na Secretaria Geral (estação central do Rocio) e na repartição de Via e Obras (estação de Santa Apollonia), todos os dias não santificados, das 11 da manhã ás 4 da tarde.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe da Exploração em Lisboa, estação de Santa Apollonia, indicando exteriormente:

«Proposta para o arrendamento do refugio do pateo do Duque»; e serão redigidas segundo o theor seguinte:

«Eu abaixo assignado, residente em... proponho tomar de arrendamento á Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes, pelo espaço de 10 annos, 39^m2,10 do refugio situado ao cen-

tro do pateo do Duque, junto á estação central de Lisboa, segundo as condições patentes e das quaes tomei pleno conhecimento pela quantia annual de... réis (por extenso). Data e assignatura (esta por extenso e em letra bem ligivel)

Acompanhará a proposta e em sobrescripto á parte o ante-projecto do kiosque. Havendo empate nas propostas, proceder se-ha, acto continuo, á licitação verbal entre os concorrentes que offerecerem eguaes quantias, não se admitindo lanço inferior a 1.000 réis.

Lisboa, 28 de junho de 1892.

O Director Geral da Companhia
M. Affonso d'Espregueira.

Avisos de serviço

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Estação do Vezuvio

Tendo sido determinado superiormente que o apeadeiro do Vezuvio, na linha do Douro, passe á cathedra de estação de 4.ª classe, previne-se o publico de que, a partir do 1.º de julho proximo futuro, a distancia effectiva entre a estação do Vezuvio e as demais das linhas do Minho e Douro para a applicação das tarifas é a seguinte:

Da estação do Vezuvio às seguintes ou vice-versa	Kilómetros	Da estação do Vezuvio às seguintes ou vice-versa	Kilómetros
Porto (A).....	163	Cette.....	129
Porto.....	159	Paredes.....	124
Rio Tinto.....	154	Penafiel.....	120
Ermezinde.....	150	Cahide.....	113
S. Romão.....	157	Villa Meã.....	108
Trofa.....	165	Livração.....	104
Famalicao.....	174	Marco.....	99
Nine.....	181	Juncal.....	94
S. Bento.....	188	Mosteiró.....	86
Barcellos.....	192	Arêgos.....	80
Tamel.....	202	Ermida.....	75
Barrosellas.....	210	Barqueiros.....	67
Darque.....	219	Rêde.....	64
Vianna.....	224	Molêdo.....	61
Montedor.....	231	Regoa.....	56
Ancora.....	239	Covellinhas.....	47
Caminha.....	247	Ferrão.....	40
Lanhellas.....	252	Pinhão.....	32
Cerveira.....	257	Cottas.....	26
S. Pedro da Torre.....	267	Tua.....	19
Valença.....	272	Vargellas.....	6
Arentim.....	186	Freixo.....	5
Tadim.....	189	Pocinho.....	14
Braga.....	196	Côa.....	23
Vallongo.....	143	Almendra.....	34
Recarei.....	134	Barca d'Alva.....	42

Porto, 22 de junho de 1892.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Desde 21 do corrente cobrar-se-ha sobre o preço dos transportes internacionaes, e com relação aos partícipes a entregar ás companhias estrangeiras, uma sobretaxa correspondente aos prejuizos resultantes da differença de cambio.

Nas estações se annunciará o preço em réis da pêseta ou do franco, que regulará para essa cobrança.

Lisboa, 18 de junho de 1892.

Modificação nos horarios D. 49 linha de Cintra-Torres-Figueira da Foz e D 51 linhas de Leste-Norte e seus ramaes

Desde 1 de julho de 1892 o comboio mixto n.º 73 entre Lisboa Rocio e Leiria terá a paragem de 1 minuto no apeadeiro de S. Domingos.

Desde a mesma data e até 30 de Setembro de 1892 os comboios correios n.ºs 3 e 4 entre Lisboa-Rocio e Porto terão também a paragem de 1 minuto na estação de Mealhada.

Lisboa 30 de Junho de 1892.

Festas da Rainha Santa em Coimbra

Procissões, illuminações, fogueiras, touradas, arraial, exposição do tumulto da Rainha Santa, corrida de velocipedes, serenatas, canções populares, etc.

Nos dias 21 a 24 de julho de 1892

Por motivo d'estas festas haverá bilhetes especiaes de **Ida e Volta** por preços muito reduzidos, de varias estações das linhas d'esta companhia, para Coimbra, validos na

Ida nos dias 20 a 24 de julho } Pelos comboios ordinarios.
Volta " " 21 a 25 " }

Os preços dos bilhetes são:

De Lisboa Rocio ou Caes dos Soldados.—1.ª classe, 5\$500 réis, 2.ª classe, 4\$300 réis—3.ª classe, 3\$100 réis.

De Porto.—1.ª classe, 3\$100 réis—2.ª classe, 2\$400 réis—3.ª classe, 1\$700 réis.

Para os demais preços e condições veja-se os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 20 de junho de 1892.

Mercado de metaes

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

Cotações semanaes para Portugal e Hespanha em 24 de junho

Zinco	PREÇOS			
Caes Londres.....	21	5	-	-
Chapas de zinco				
F. o. b. Antwerp.....	25	1	-	25 15 -
Chapas de cobre				
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	57	-	-	-
Arame de cobre				
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	-	-	6 3/4	-
Ferro				
Chapas, North Country.....	6	10	-	7 - -
" Staffordshire.....	7	5	-	7 10 -
" Belgian n.º 2.....	5	17	6	- - -
" " " 3.....	6	2	6	- - -
Barras, North Country.....	6	10	-	- - -
" Staffordshire.....	6	5	-	6 - -
" Belgian n.º 2.....	4	16	-	- - -
" " " 3.....	5	2	-	- - -
Barras T. North Country.....	7	-	-	7 5 -
" " Staffordshire.....	7	-	-	7 5 -
" " Belgian n.º 2.....	5	17	-	- - -
" " " " 3.....	5	7	6	- - -
Angulos, North Country.....	6	7	-	7 - -
" Staffordshire.....	6	15	-	7 - -
" Belgian n.º 2.....	5	4	-	- - -
" " " 3.....	5	12	6	- - -
Para arcos, M. M & C.ª.....	6	7	-	6 10 -
" " W. I. W.....	6	7	-	6 10 -
Folha de Flandes				
B. I. Coke.....	-	14	6	- - -
C. A. Charcoal.....	-	17	6	- - -
Chapas de ferro galvanizado ondulado				
20 G..... f. o. b. Liverpool	12	-	-	12 10 -
22 e 24 G..... " " "	12	10	-	13 - -
(5/ to 17/6 por ton. extra f. o. b. Londres)				
Chapas de bronze				
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	-	-	6	- - -
Arame				
Bronze f. o. b. Londres ou Liverpool..	-	-	5 3/4	- - -
Tubos de chumbo				
F. o. b. Londres.....	12	5	-	- - -
Chapas de chumbo				
F. o. b. Londres.....	11	15	-	- - -
Estanho em lingotes				
F. o. b. Londres e Liverpool.....	105	-	-	- - -
Estanho em barras				
F. o. b. Londres e Liverpool.....	106	-	-	- - -
Cobre ordinario.....	48	-	-	48 10 -
Cobre escolhido.....	49	10	-	50 - -
Prata.....	40	1/2 a 41	1/8	-

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

Recommandées

Lisboa.—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa.—Edwards Brothers—rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa.—Rodolfo Reck—rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—vinhos, fructas, e outras commissões,—rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—José Monteiro da Silva—Travessa de S. Nicolau n.º 19.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

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

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

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

LISBOA **Braganza Hotel**—Salons, esplendide vue sur la mer, service de 1.^{re} ordre.—Prop. Victor Sassetti.

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

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

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

LISBOA **Grand Hotel Central**—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douanne, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

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

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

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

LISBOA **Hotel Avenida**—Maison de 1.^{re} ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures.—Avenida, 55—Prop. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.

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

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

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

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

PORTO **GRANDE HOTEL DE PARIS.**—Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville. Bains, salons de lecture et de réception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues.—Afrère, propriétaire.

PORTO **Hotel Bragança.**—Aceio, meza abundante e variada, vinho à descripção. Diaria, 1\$200 a 1\$000 réis.—Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.

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

PORTO **Hotel Continental.**—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopes Munhos.

PORTO **Grande Hotel Portuense.**—Batalha, 122. Serviço de 1.^a ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1\$200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

COIMBRA **Hotel dos Caminhos de Ferro**—No centro da cidade. O maior aceio e conforto. Preços modicos. Praça 8 de maio, 27. Prop. J. Gomes Ribeiro.

FIGUEIRA DA FOZ **Casino do Mondego**—da praia da Figueira da Foz, abre no mez de julho.

CINTRA **Lawrence's hotel.**—Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e salas por preços modicos.

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

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

CALDELLAS **Grande Hotel da Bella Vista**—De 1.^a ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horisontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

CALDAS DA AMIEIRA **Hotel e estabelecimento de banhos e aguas chloretadas,** bilhar, gymnasio, jardins—a 20 minutos da Figueira da Foz.

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

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.

MADRID **Hotel de Rusia.**—Gran establecimiento. Servicio esmerado. Hermosos departamentos para familias. Cocina de primera clase. Precios módicos. Ascensor.

SEVILLA **Gran Fonda y Parador de San Pablo.**—Calle de San Pablo, 34. Aseo, buen trato y equidad. Prop. D. Antonio del Castillo.

SALAMANCA **La Burgalesa.**—Casa situada en el punto más céntrico de la población, toda clase de comodidades, habitaciones confortables, esmerado trato y excelente servicio. Precios económicos. Coches a la estación.

GRANADA **Hotel de Los Siete Suelos.**—Situado al pie del palacio árabe y cerca a la Alhambra. Confort y elegancia. Baños, carruajes, interpretes, etc., etc.

PARIS **Hotel Moderne.**—Place de la République. 300 chambres, dep. 3 fr., serv. et éclair. électr. comp. Table d'hôte & restaurant, ascenseur, téléphone, poste & télégraphe. Gustave LOEPER, directeur.

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

RODOLFO RECK

LISBOA — 21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representante das seguintes importantes fabricas:

Saechsische Maschinenfabrik, Chemnitz, para locomotivas, tenders, machinas a vapor, caldeiras, guindastes, machinas, fermentas, turbinas, fiações, teares.

Gutehoffnungshütte, Oberhausen, para carris, vigas, ferro em barras, chapas, pontes e outras construcções metallicas.

Felten & Guillaume, Carlsberg, para cabos subterraneos e submarinos, cabos de transmissão e extracção, arames de aço, ferro, cobre e bronze, estanhados, galvanizados, crus e recozidos, para telegraphos, telephones, molas, parafuzos, tela metallica e quin-
quilheria; especialidade em espinhos artificiaes para vedação das linhas ferreas e dos campos de pasto de gado

Maschinenbau-Anstalt Humboldt, Kalk, para toda a classe de machinas mineiras, preparação, lavagem, chapas perfuradas, trom-
mels, setzagem, etc.

Maschinenfabrik Oerlikon, Oerlikon, para installações de luz electrica, (unico grande premio na Exposição de Paris de 1889).

Malmedie & C., Düsseldorf, para machinas, para pregaria, parafuzos, colchetes, alfinetes, ganchos, etc.

Farbenfabriken, Elberfeld, anilinas, benzidinas e alizarinas.

Encarrega-se do fornecimento e da montagem de installações completas de officinas de construcção, e de reparação para caminhos de ferro, arsenaes, fabricas de fiação e tecidos de lã, algodão, juta, linho, fabricas de malha etc.

Companhia de Seguros FIDELIDADE

FUNDADA EM 1885

CAPITAL 1.344.000\$000 RÉIS

LISBOA

13, Largo do Corpo Santo

— ESCRIPTORIOS —

LISBOA

Praça do Commercio

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TANTO TERRESTRES
COMO MARITIMOS

Agencias nas seguintes localidades

Abrantes, Alcobaca, Alemquer e Merceana, Almada, Alvaizera, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Cadaval e Rio Maior, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cea, Celorico da Beira, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Elvas, Ericeira, Evora, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Mertola, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Nazareth, Oeiras, Oihão, Olin-
vaes, Ovar, Pernambuco, Porto, Sacavem, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Terceira, S. Thiago de Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Ve-
dras, Vianna do Castelo, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Real, Vizeu.

CHARRUAS S. S.

A Fundição do Ouro, além da grande variedade que possui de modelos d'apparelhos de tirar agua de qualquer profundidade, para a elevar á maxima altura, ou seja pela força animal, ou pela de vapor, para beneficio da pequena e da grande agricultura, dedicou-se ultima-
mente á construcção de charruas, á americana e á Brabant, com duas rabiças, sendo umas d'uma só aivéca de chapa d'aço laminada, e outras com duas aivécas, tambem de chapa d'aço, com importantes melhoramentos inventados pelo habil agro-
nomo o ex.^{mo} sr. Joaquim de Souza dos Santos, com o trabalho das quaes muito utilizam todos os agricultores.

Vendem-se por preços muito commodos em attenção á sua utilidade.

Porto, 23 de maio de 1892.

O GERENTE: LUIZ FERREIRA DE SOUZA CRUZ

INCENDIOSCOPIO

ALMEIDA & SILVA

T. DE S. NICOLAU, 60

LISBOA

Fornecimentos e instalações em qualquer ponto do paiz taes como: pára-raios, luz electrica, campainhas, telephones, e seus assessorios.

Inventores e constructores do avisador d'incendios denominado « INCENDIOSCOPIO ».

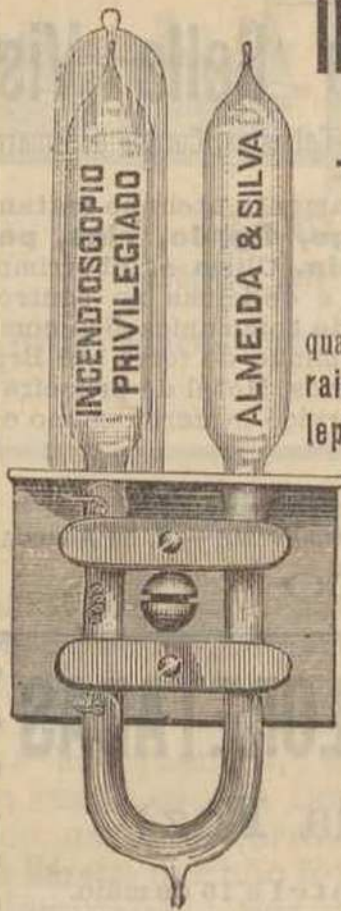
Em todas as 5.^{as} feiras, das 7 ás 8 h. da noite effectuar-se-hão experiencias do 'INCENDIOSCOPIO' onde poderão ser apreciadas publica-

mente as vantagens de tão util como humanitaria descoberta.

Tambem nos prestamos a executar experiencias onde nos seja designado pelos interessados. Envia-se catalogos e instrucções gratis a quem os requisitar.

Endereço telegraphico

INCENDIOSCOPIO—Lisboa.

**La Métallurgique**

Sociedade Anonyma de Construcção

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construcção

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

Material fixo e movel para Caminhos de ferro

linhas americanas e obras publicas

LOCOMOTIVAS—TENDERS—CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

Gruas hydraulicas—Signaes—Mudanças e cruzamentos de via

PLACAS E PONTES ROTATORIAS

TRANSBORDADORES—RESERVATORIOS

Peças de forja diversas, molas e laminas—Rodas

Especialidade de rodas em ferro forjado

FUNDIÇÃO DE PEÇAS MECHANICAS E OUTRAS. PARAFUSOS, ESCAPULAS E PREGOS. CONSTRUÇÕES METALLICAS DE PONTES E TELHADOS

Medalha de Progresso Vienna 1873—Medalha de Prata Paris 1878—Medalha d'ouro e Diplomas de honra Anvers 1885—Certificado de 1.^a classe, Nova Orleans 1885—Diplomas de honra, Bruxellas 1888—Fôra de Concurso. Paris 1889

Adresse telegraphico—*Métal, Bruxellas***M. HERRMANN**

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e acumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Propulsão e locomoção por meio da electricidade

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

Frederico Collares

Successor da Companhia Perseverança

LARGO DO CONDE BARÃO, N.º 13 A 17 E RUA 24 DE JULHO

LISBOA

N.º TELEPHONICO, 595

Machinas a vapor — e respectivas caldeiras horisontaes e verticaes. Transmissões de movimentos.

Apparelhos de distillação — continua—systema Collares — premiados com medalha de cobre na Exposição Universal de Paris em 1855 e medalha de ouro na Exposição Industrial Portuguesa em 1888.

Moinhos — para lagar de azeite, para canna saccharina, farinha, casca de sobro e carolo.

Prensas hydraulicas — ditas systema Collares — privilegiadas—proprias para lagar de azeite.

Tubos de ferro fundido — dito laminado, chumbo e cobre.

Vigas — e columnas de ferro fundido. Vigas de ferro laminado, simples e compostas.

Mobilia — de ferro fundido, propria para jardins, premiada com medalha de ouro na Exposição Industrial Portuguesa em 1888.

Fogões de sala — seus pertences, figuras fundidas para receberem candieiros de iluminação, premiados com medalha de cobre na Exposição Industrial Portuguesa em 1888.

Fundição — de ferro, bronze e outros metaes.

Balanças — decimaes, Roberval, e respectivos pesos.

Materias primas e combustiveis — taes como cobre, estanho, chumbo, zinco, ferro, aço, tijollos e barros refractarios, carvão de pedra e coke.



THERMAS DE CALDELLAS Grande Hotel da Bella Vista

Gerente: Delphim José Rodrigues — Caldellas, Correio de Amares

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

CONSULTAS

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

PORTO

BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA — AGUAS CHLORETADAS

(Na linha de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

Abertura do estabelecimento de banhos das **CALDAS DA AMIEIRA** e do hotel a 15 de maio.

Applicam-se os **banhos de immersão e douches** d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leuchorréas, inflamações de quaesquer orgãos, etc.

Na séde balnear das **CALDAS DA AMIEIRA** ha, além do estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação do correio, jardins e variados jogos.

Para esclarecimentos, rua do Principe 108, deposito da companhia das Aguas-Thermaes da Amieira.

N. B. — Brevemente os comboios mixtos n.º 71 e 72 terão paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

Desde 1 de julho há bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois mezes.

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 4 de julho o paquete «MAGDALENA», para
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Montevideo e Buenos-Ayres

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

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

AGENTES

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

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

FILTRO CHAMBERLAND

SYSTEMA PASTEUR

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

Filtro adoptado mediante concurso para o serviço do exercito francez.

Deposito especial para Portugal

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79

LISBOA

Mala Real Portugueza



PARA LIVERPOOL

(em direitura)

RECEBE carga e passageiros e sahirá em 3 de julho proximo futuro, o paquete portuguez **Malange**.

Para carga e passageiros trata-se no escriptorio da companhia, 54, rua do Arsenal, 1.º andar.