

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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

## Aviso ao publico

Tendo, no nosso contracto com o governo, sido reduzido o numero de exemplares que nos são fornecidos das tarifas especiaes de cada linha, ao strictamente indispeisivel para os nossos assignantes, e coincidindo este facto com a resolução da Companhia Real vender ao publico as suas tarifas especiaes, a Empresa d'esta *Gazeta*, por não ter exemplares disponiveis, no primeiro caso, por expontaneamente resolver não fazer concorrença à companhia, no segundo, e em ambos, por entender que, devendo a sua existencia e prosperidade aos seus estimados assignantes, não deve dar ao publico avulso regalias eguaes ás de que estes disfructam, decidiu que os numeros d'esta *Gazeta* que contiverem annexos de tarifas não são vendidos avulso.

Unicamente os numeros simples serão vendidos avulso d'oravante nos seguintes locaes:

Redacção — Conde Barão, 91.  
Estação Central do Rocio — Nas bilheteiras.  
Livraria Gomes — Rua Garrett.  
Tabacaria Monaco — Praça de D. Pedro.

## Viagens circulatorias na Europa

Estando chegado o tempo em que se effectuam as excursões ao estrangeiro prevenimos os nossos assignantes de que unicamente por intermedio da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* pôdem obter em Portugal bilhetes circulatorios na Europa, por preços muito reduzidos.

Esta vantagem que sómente facultamos aos nossos assignantes e annunciantes obtem-se sem a menor despesa da seguinte forma:

Communicando-nos verbalmente ou por escripto qual o itinerario que deseja seguir, o nosso assignante receberá, oito dias depois, a nota do custo do bilhete ou bilhetes que pretenda.

Esta importancia deve ser depositada n'um banco á ordem d'esta redacção, na data em que se fizer o pedido dos bilhetes, e entregues estes por nós ao requisitante, liquidar-se-ha a conta pelo cambio do dia em que essa entrega se efectue.

Bem entendido que este serviço é inteiramente gratuito da nossa parte, ficando mesmo a nosso cargo os gastos de correspondencia.

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiaes n.<sup>o</sup> 19 e 20 da Companhia Real.—Vide artigo a pag. 211.

## SUMMARIO

Conclusão da rede complementar de caminhos de ferro em Portugal—Conclusão.  
A nossa carta da Belgica.  
Parte oficial.—Portarias de 28 de Junho e 11 de Julho do Ministerio das Obras Publicas, Comércio e Indústria.  
Tarifas de transporte.  
A reunião da Associação Industrial Portugueza.  
Congresso de caminhos de ferro.  
Comércio com a Hespanha.

### Norte de Hespanha.

A tracção eléctrica nos tramways.

Comércio Portuguez.

4.<sup>o</sup> centenario da descoberta da America, em Huelva.

Movimento e produtos do trânsito e da Companhia Real. Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta—Relatório do conselho de administração.

Os negócios da Companhia Real.

Boletins financeiros de Lisboa, por J. F., de Paris, por G. Pessard.

Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis.

Patentes de invenção.

Serviço postal.

Linhos portuguezas.—Mormugão—Ascensor Camões-Estrela—Comboios tramwais—Novo elevador—Pungue.

Linhos hespanhóis.—De Torralba a Sória—De Tarragona a Balaguer—De Palma a Soler—De Linares a Almeria—De Sarriá a Barcelona—De Gandia a Alcoy—Canfranc.

Linhos estrangeiros.—França—Alemanha—Asia.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Mercado de metais.

Casas recomendadas.

Agenda do viajante.

Anúncios.

## Conclusão da rede complementar de caminhos de ferro em Portugal

### Aplicação do sistema proposto

(Conclusão do n.<sup>o</sup> 108)

PROCUREI demonstrar as vantagens d'este sistema, applicando-o á linha de Mirandella a Bragança.

N'um estudo que fiz ácerca das vantagens de construir a rede complementar dos caminhos de ferro ao norte do Mondego, e que foi publicado na *Revista das obras publicas* em setembro de 1889, fazendo o calculo do rendimento provavel das quatro linhas ferreas a que se referia a proposta de lei de 1 de janeiro de 1888, conclui que a linha de Mirandella a Bragança, com o comprimento de 74 kilometros, devia produzir o rendimento bruto inicial de 87:920\$480 ou 1:188\$114 réis por kilometro, e aceite o mesmo principio que então adoptei de que a elasticidade do producto bruto pôde computar-se no augmento de 3 por cento annual sobre o rendimento primitivo, encontra-se pela applicação do sistema proposto, os resultados constantes do seguinte mappa :

MAPPA N.<sup>o</sup> 2

Aplicação do sistema neerlandez ao caminho de ferro de Mirandella a Bragança

	Annos de exploração			
	1. <sup>o</sup>	18. <sup>o</sup>	37. <sup>o</sup>	50. <sup>o</sup>
Rendimento com o augmento annual de 3 por cento....	87:920\$480	182:759\$438	182:874\$584	217:163\$566
Imposto de transito, 5 por cento.....	4:396\$024	6:637\$6971	9:143\$6729	10:858\$178
90\$000 réis por kilometro para fundo de renovação.	6:660\$000	6:660\$000	6:660\$000	6:660\$000
5,5 por cento sobre o capital para compra de material circulante.....	7:326\$000	7:326\$000	7:326\$000	7:326\$000
Rendimento liquido das deduções anteriores.....	69:538\$456	112:135\$467	159:744\$855	192:319\$388
Parte do rendimento que pertence á companhia....	55:630\$764	88:981\$674	96:579\$5176	101:811\$5102
Parte do rendimento que pertence ao estado.....	13:907\$692	23:153\$6793	63:165\$679	90:508\$5286
Encargo annual do estado....	70:004\$000	70:004\$000	70:004\$000	70:004\$000
Receita total do estado por anno.....	18:303\$716	29:791\$764	72:309\$408	101:366\$464

Do exame d'este mappa se conclue que no decimo oitavo anno de exploração já os 80 por cento do rendimento, que pertencem á companhia, excedem o rendimento maximo de 1:200.000 réis por kilometro, principiando por isso n'esse anno a ser o excedente d'este rendimento dividido em cinco partes, das quaes pertence uma parte á companhia, e as quatro restantes ao estado, consegue-se mais que aos trinta e sete annos de exploração já a parte que pertence ao estado, junta com o imposto de transito, excede o encargo annual dos emprestimos levantados para a construcção da linha, principiando por isso o estado a receber d'ahi em diante um producto annual liquido.

Finalmente, quando acabar o prazo do arrendamento, receberá o governo a linha inteiramente desembaraçada de encargos, e com um rendimento liquido importante, podendo por isso fazer novo arrendamento em condições muito vantajosas.

Pode oppor-se a este calculo a consideração de que a elasticidade do rendimento bruto deve ter um limite que poderá ser inferior aos cincuenta annos porque é feita a concessão, mas a isso responderei:

1.<sup>º</sup> Em todos os nossos caminhos de ferro tem a elasticidade do producto bruto sido, nos primeiros annos, muito superior a 3 por cento.

Recorrendo aos relatorios de que tenho conhecimento, encontro para augmento annual sobre o producto bruto do primeiro anno:

Porto á Povoa .....	1881 a 1885....	4 por cento
Ramal de Caceres....	1881 a 1888....	5 " "
Beira Alta.....	1883 a 1888....	8 " "
Bougado a Guimarães..	1885 a 1888....	6,7 " "
Norte e leste .....	1866 a 1876....	5 " "

Qualquer alteração para mais no rendimento calculado, que tenha logar nos primeiros cinco annos, modificará os meus calculos muito favoravelmente.

2.<sup>º</sup> Se calcularmos pela fórmula das annuidades

$$t = \frac{\lg a - \lg (a - Ar)}{\lg (b + r)}$$

o numero de annos precisos para amortisar um capital com o juro de 5 por cento ao anno e 0,5 por cento para amortiseração, consegue-se que o capital será amortisado em pouco mais de quarenta e nove annos (49,1), por consequencia no fim do prazo de cincuenta annos, por que é feita a concessão, tanto a empreza exploradora como o estado estarão livres de toda a dívida.

3.<sup>º</sup> Deve ainda notar-se que a companhia tem attingido o maximo da garantia para despezas de exploração no decimo oitavo anno, e o estado aos trinta e sete annos de exploração tem um rendimento superior á annuidade de que precisa para o juro e amortiseração do capital empregado na construcção, e todo o augmento de rendimento do caminho junto com a economia resultante do transporte do correio, da tropa e material de guerra, augmento de contribuições proveniente do desenvolvimento agricola e industrial constituirão capital importante para amortisar as despezas feitas até ahi com o pagamento de juro e amortiseração dos emprestimos contrahidos para a construcção.

#### CONCLUSÃO

De tudo quanto fica exposto parece-me dever deduzir-se que o systema proposto para a conclusão da rede

dos caminhos de ferro em Portugal deve produzir optimos resultados, e é o mais conveniente e mais facilmente exequivel.

Lisboa, 10 de janeiro de 1892.

Augusto Pinto de Miranda Montenegro  
Coronel de engenheria.

#### A nossa carta da Belgica

Introducção na Belgica das «Trusts Company»  
40 kilometros em 15 minutos

Bruxellas, 1 de julho de 1892.

Na terça feira, 21 de junho ultimo, teve logar a venda, por emissão publica, de 5:400 obrigações de 500 francos da Companhia belga dos caminhos de ferro reunidos, do juro de 18 francos.

O preço de 450 francos offerecidos corresponde exactamente a 4 p. c. mais o premio d'amortiseração em 50 annos. O fim da Companhia é crear uma mutualidade de titulos de caminhos de ferro e de tramways, e sabe-se por experiecia que a progressão d'estes valores é constante, por pouco que se proceda á sua escolha com intelligencia e discernimento. A quasi totalidade do capital-acções e das 5:400 obrigações a vender serviu para adquirir accões do caminho de ferro do Périgord, dos tramways de Bayonne a Biarritz, dos caminhos de ferro departamentaes e dos caminhos de ferro economicos do Norte. Estes dois ultimos são bastante conhecidos e apreciados para que seja necessario fallar n'elles. Em quanto á Companhia do Périgord, tem uma rede de 130 kilometros em exploração que não lhe custa mais de 18:500 francos por kilometro, e não tem obrigações. As receitas acham-se em progressão constante e bastam 925 francos de beneficio por kilometro para remunerar com 5 p. c. o capital social.

O tramway de Bayonne a Biarritz tem apenas 10 kilometros. As receitas atingem aproximadamente a 20:000 francos por kilometro; o capital é de 1.500:000 francos sem obrigações. Os preços de compra d'estas duas es ecies d'accões tiverem por base o rendimento de 5 p. c.

Insisto no valor das acquisições feitas porque constituem a segurança da obrigacão; esta está garantida tanto pelos titulos da carteira como pelo capital-acções; além d'isso tem um elemento de segurança na divisão dos riscos, principio em que são baseadas as *Trusts Company*, genero a que pertence a nova Companhia dos caminhos de ferro reunidos.

Parece que o projecto de um caminho de ferro directo entre Bruxellas e Antuerpia, de 40 kilometros, foi de novo tomado em consideração em seguida a proposetas feitas ao governo por M. Prosper van den Kerchove, o antigo senador de Gand, que exploraria a linha á sua custa, por meio de tracção electrica, repartindo os beneficios, n'uma certa proporção, com o Estado.

A linha não transportaria senão viajantes e pequenos volumes, expedidos me grande velocidade. As partidas dos comboios teriam logar, tanto de Bruxellas, como de Antuerpia, de dez em dez minutos; o trajecto duraria no maximo 20 minutos e poderia fazer-se em 10 minutos, que é a velocidade das linhas electricas americanas, mas estas são em geral bastante mais extensas,

sendo portanto menores os inconvenientes das velocidades muito grandes.

Além d'isso ha dois planos de caminhos de ferro directos, sem estações intermediarias, entre Bruxellas e Antuerpia. Um d'elles, o que Mr. Van den Kerehove parece ter adoptado, passa o Rupel sobre uma ponte rotatoria, o outro, que custa mais 4 milhões, ao todo 15 milhões, por uma ponte elevada, sob a qual poderão passar com todas as marés os maiores navios que navegam sobre o Rupel.

Não ha que hesitar. Entre os dois traçados é este de quinze milhões que se deve adoptar. Elle permitirá de reduzir a um quarto d' hora a duração do trajecto.

Os planos, devidos aos engenheiros MM. de Rudder e Van den Bogaerde, estão concluidos em todos os seus detalhes e receberam a approvação da auctoridade superior; a engenharia militar não se oppõe á sua execução; poder-se-hia pois pôr mãos á obra immediatamente.

Emfim, como a *Gazette* para o conjunto das linhas do Estado, assim o *Courrier* reclama para esta linha directa a venda de *tickets* por cadernos, o que produziria uma dupla economia nas despezas de fiscalisação e de distribuição, podendo-se vender os bilhetes como os sellos de correio em todos os armazens e lojas das duas cidades.

*A. Urban.*

## Parte Official

### Ministério das obras publicas, commercio e industria

#### 2.º Repartição.—Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento datado de 18 de abril ultimo, de José Tavares Bastos, proprietario da Quinta do Valle, em Vila Nova de Gaia, logar da Magdalena, pedindo licença para construir na referida propriedade uma passagem superior ao kilometro 329,174 da linha do norte, e vedar a mesma propriedade do lado da linha, obras indicadas na planta em duplicado, que acompanha o citado requerimento:

Ha por bem, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 15 do corrente mez, auctorizar a licença pedida para a execução das obras, taes como se acham projectadas, sujeitando-se o requerente ás seguintes prescripções:

1.º Que os muros de vedação sejam construídos á distancia de 2 metros da aresta da trincheira;

2.º Que os encontros da passagem superior sejam tambem construídos á mesma distancia, aumentando o comprimento do taboleiro;

3.º Que o proprietario seja obrigado a retirar, deslocar ou modificar a passagem sem indemnização alguma, quando o interesse publico assim o exigir;

4.º Que o proprietario fique obrigado a regularizar qualquer desprendimento, que se dê nos taludes, proveniente da construção da obra;

5.º Finalmente, que o proprietario deverá observar as indicações que lhe forem feitas por parte da direcção fiscal ou da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, a fim de não ser prejudicada a exploração.

O que se communica ao respectivo director fiscal, para os efeitos devidos.

Paço, em 28 de junho de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

#### 2.º Repartição—Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento datado de 12 de maio ultimo de Adriano Carneiro de Sampaio, pedindo licença para construir ao longo da sua propriedade de Nine um muro no talude da trincheira que confina com a mesma propriedade entre os kilometros 39 e 40 da linha do Minho: ha por bem, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 30 de junho findo, conceder a licença pedida, devendo porém a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro fixar as dimensões do muro e fiscalizar a sua construção.

Paço, em 11 de julho de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*  
Para o director dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

## Tarifas de transporte

Especial n.º 19, p. v. da companhia real. *Minerios, terra, pedra, etc.*—Esta tarifa é destinada a promover o desenvolvimento dos grandes jazigos de manganez e outros mineraes que abundam na província da Beira Baixa, e que, sem um preço de transporte beneficioso, não poderiam vir a Lisboa embarcar para o estrangeiro.

E' rica em mineraes aquella província, mas mineraes pobres que não podem permittir um preço mais elevado para o seu transporte.

Por esta tarifa o custo do arrastre até Lisboa ficará sendo:

Da Covilhã.....	2\$608	por 1:000 kilog.
» Tortosendo.....	2\$568	"
» Fundão.....	2\$464	"
» Fatella .....	2\$392	"
» Alpedrinha .....	2\$312	"
» Castello Novo .....	2\$280	"
» Lardosa .....	2\$200	"
» Alcains (principal ponto). .	2\$136	"
» Castello Branco a Alferrarede .....	2\$040	"

N'estes preços incluimos as despezas accessorias, e alem d'elles haverá apenas a pagar o embarque em Lisboa, 100 réis por tonellada.

Especial n.º 20, p. v. da mesma companhia. *Motano, carqueja, lenha, etc.*—Foi creada esta tarifa para buscar abastecer o mercado de Lisboa com a rama de pinho, lenha, carqueja e fachina que até hoje nada produziam nos pinhaes que são servidos pela linha do oeste, chegando a dar-se gratuitamente os productos da limpeza d'esses pinhaes, visto que, não podendo ser transportados a Lisboa, e não tendo consumo no local ou suas proximidades, se tornavam sem valor algum.

Com ella poderá, pois, o motano dos pinhaes de Leiria ser utilisado em Lisboa para o aquecimento de fornos, em competencia com o que do outro lado do Tejo tem sempre vindo para aquelle fim.

Os preços por tonelada de 1:000 kilogrammas ficam sendo:

De Figueira da Foz.....	1\$953	réis
» Louriçal.....	1\$737	"
» Guia.....	1\$674	"
» Monte Redondo.....	1\$611	"
» Monte Real.....	1\$566	"
» Leiria .....	1\$458	"
» Marinha Grande e outras estações .....	1\$400	"

N'estes preços tambem estão incluidas as despezas accessorias de evoluções e manobras.

Ampliação da tarifa n.º 2 de g. v. para viagens de collegiaes na linha e para a linha da Beira Baixa—A tarifa n.º 2 que desde muito existe, custoso é dize-lo, ainda não foi bem comprehendida ou, pelo menos, pouco aproveitada tem sido, pelos proprietarios de collegios da capital para as excursões dos seus educandos.

O seu fim utilissimo, promovendo as pequenas viagens instructivas dos collegiaes, não tem sido alcançado senão por alguns raros directores de collegios que entendem, e bem, que melhor do que andar com os seus disc pulos em procissão pelas ruas da cidade baixa, é leval-os a effectuar uma excursão que, ao mesmo tempo que é um poderoso meio hygienico para o seu desenvolvimento physico, lhes fortalece o espirito com as noções praticas de geographia, de historia, de botanica,

de geologia, e quantas outras que facilmente se obtem n'estes passeios.

São esses collegios que aproveitarão ainda da ampliação que é feita á tarifa, pelo aviso que hoje annunciamos no logar competente. São esses os que irão dar a conhecer aos seus alumnos as bellezas da linha da Beira Baixa, e servirão de exemplo aos d'aquellas localidades, para que tragam os seus discípulos até a capital ou os levarem ao norte do paiz.

Os demais continuarão a gosar as bellezas das ruas da cidade ao domingo, com a pequena variante de uma viagem circulatoria em volta da praça do Commercio. Pobres creanças!

*Tarifas geraes do Porto á Povoa e Famalicão.*—Foram discutidas na sessão do conselho superior do comércio e industria de 7 do corrente as tarifas geraes d'esta linha que até agora não tinham sido submettidas á approvação do governo por a companhia entender que estava isenta d'este dever (!).

O que achamos singular não é que a companhia assim o entendesse — está no seu direito de entender as cousas mal —; o que nos surprehende é que os governos lh'ho tenham consentido.

*Cereaes e farinhas nas linhas do Sul e Sueste.*—Tambem foi discutido n'essa sessão do Conselho um bem elaborado relatorio do sr. Director d'estas linhas, acompanhando um projecto de tarifa que tem por fim defender as fabricas de moagem do Alemtejo, da concorrença das farinhas importadas por Lisboa ou por Faro. Brevemente daremos esta tarifa.

*Bilhetes de banhos.*—Começou no dia 12 a venda de bilhetes de banhos das linhas de Madrid-Caceres Portugal para o nosso paiz, sendo as estações de destino: Caldas da Rainha, S. Martinho, Vallado, Amieira, Figueira, Espinho, Granja, Porto, Braga, Barcellos, Povoa de Varzim, Viana, Ancora, Caminha, Valença, Caldas d'Aregos, Molledo ou Regoa.

Os portadores d'estes bilhetes com destino a Espinho, Granja e Porto, que desejem visitar Lisboa, Caldas da Rainha, Alcobaça (estação de Vallado), Leiria, (Batalha), e Figueira da Foz, poderão seguir no regresso por Alfarelos, Figueira, demorando-se nas estações acima indicadas, mediante o pagamento de 3.000 réis em 1.<sup>a</sup> classe, 2.500 em 2.<sup>a</sup>, 1.800 em 3.<sup>a</sup>.

Os que se destinem á Figueira e desejem igual concessão (em logar de seguirem directamente por Alfarelos) tomarão na Figueira uma senha supplementar aos preços de 2.500 réis em 1.<sup>a</sup> classe, 2.100 em 2.<sup>a</sup> e 1.500 em 3.<sup>a</sup>.

*Especial P. H. n.<sup>o</sup> 4 de grande velocidade do Minho e Douro.*—Começou no dia 1 a vigorar esta nova tarifa combinada entre as linhas do Minho e Douro e as de Salamanca á fronteira portugueza, para o transporte, por grande velocidade, de peixe fresco ou salpicado, de Porto a Valença e Braga para as estações da linha de Salamanca.

As bases são 45 réis por tonelada e kilometro, no percurso do Minho e Douro, e 54 réis, mais os impostos para o thesouro na linha hespanhola, eos gastos accessorios.

Assim, uma expedição de 1.000 kilos de peixe do Porto para Salamanca, pagará:

Porto á Fronteira:

Transporte 200 × 45.....	9.000
Despezas accessorias.....	300
Guia, sello e arredondamento.....	86
	9.386

Fronteira a Salamanca:

Transporte 136 × 54.....	7.344
Imposto para o thesouro.....	270
Total.....	7.600

Muito excepcionalmente não podemos, distribuir aos nossos leitores esta tarifa, pelo facto de, quando ella se publicou, ainda a Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro não ter recebido a comunicação oficial do contracto realizado pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, em 31 de maio findo, com o ministerio das Obras Publicas, pelo qual, como já succedia pelo que o precedera, este jornal pode garantir aos seus assignantes distribuir-lhes todas as tarifas das linhas do Estado.

Este facto não se repetirá porque todas as providencias foram já dadas n'esse sentido.

Não obstante, aquelles dos nossos assignantes que desejarem exemplares d'esta tarifa, não têm mais do que prevenir por bilhete postal, que na volta do correio os receberão.

*Bilhetes de banhos.*—Alem do serviço de banhos que demos por completo no numero passado a administração do Minho e Douro combinou com as companhias de Guimarães e da Povoa um serviço de bilhetes de ida e volta, por preços reduzidos, em 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, e simples de 3.<sup>a</sup> classe, das estações de S. Thirso a Guimarães para a Povoa de Varzim.

## A reunião da Associação Industrial Portugueza

Tratou-se largamente, na sessão d'esta associação de 6 do corrente, das tarifas ultimamente publicadas das linhas de leste e norte.

Nada mais natural, e mesmo diremos, mais justificado, da parte de uma corporação que defende os interesses da industria de um paiz, do que ocupar-se com todo o cuidado do estudo dos assumptos que mais directamente lhe tocam.

Mal e bem mal tem vindo ao nosso paiz da onda do indifferentismo que têm afogado todos os que mais deviam sobrenadar n'ella olhando vigilantes pelos seus interesses proprios e pelos alheios.

Da somma d'estes egoismos tem resultado que hoje já em muitos casos é tarde para retomar o terreno que se perdeu, pelo abandono em que o deixaram

Mas se em muitos casos, como dizemos, é tarde,—para o ponto que fez o objecto da discussão na Associação Industrial—é cedo, e tão cedo que não podemos louvar que uma corporação d'aquella importancia se lance, sem estudo, sem conhecimento de causa, no caminho das representações que é, evidentemente, o mais facil de trilhar, mas não menos certamente o labirinto que não tem saída, para quem n'elle se embrenha sem o bom guia do estudo profundo da questão.

Ora n'este caso o sr. João Augusto Barata, autor da proposta, como o sr. Bandeira de Mello, seu ampliador, terão recebido muitos aplausos dos seus consocios presentes, mas o que por certo não receberão de nós é o diploma de defensores da razão e da justiça.

Primeiro que tudo saibam estes senhores se propondo uma representação ao governo, este pôde attendel'os.

Para isso seria necessario que estivesse na sua alcada obrigar uma companhia de caminhos de ferro, a reduzir as tarifas, n'uma linha em que do governo não recebe subvenção alguma.

Isto dizemos tratando da questão em geral.

Subordinando-nos ao caso presente, é preciso notar que do que se trata não é bem de um aumento de tarifas, mas da terminação de uma concessão geral que a companhia fizera ao público, e que reconheceu não lhe dar os resultados a que tão grande sacrifício lhe dava direito.

As tarifas n.<sup>o</sup>s 7 a 18, hoje em vigor nas linhas de leste e norte e Cintra Torres, não são mais nem menos do que as antigas, contra as quais nenhuma se queixava, e algumas das quais estiveram dezenas de anos em vigor sem alteração.

Não reclamou então o sr. Barata, ninguém as classificou de prejudiciais ao paiz, antes com elas prosperou e se desenvolveu o tráfego das linhas, as zonas por elas atravessadas, a agricultura e o comércio, e se a indústria manufactora não sucedeu o mesmo, resabido é que não foi à falta de facilidades nos transportes, aos seus económicos preços, que isso se deveu, mas à indolência que o nosso paiz teve sempre para produzir o de que precisa, mas ao retrahimento que os nossos capitais sempre tiveram—e continuam a ter—para se empregarem em fábricas dentro de fronteiras portuguesas.

Questões muito complexas são estas para que as tratemos aqui, e por isso também muito nos surprende que, sem estudo prévio, se tratem n'uma associação que não deve pedir o que não poderá obter.

Não precisou destas representações o sr. Ministro das Obras Públicas para resolver a questão.

A tarifa n.<sup>o</sup> 1 de mercadorias, era mais benéfica para o público do que as que a precederam e que por fim vieram de novo substituí-las? Pois manteve-a em todas as linhas onde estava na sua alcada conservando-a:

Na Beira-Baixa e em Torres Figueira Alfarelhos, o estado paga a garantia de juro.

Para as demais linhas preveniu ainda a hipótese de se congraçar o interesse legítimo da companhia, annullando uma tarifa que a prejudicava, com os, não menos legítimos, do público, desejando ter taxas benéficas para os seus transportes, e para esse fim o ministro convidou a companhia a estudar um plano completo de tarifas que satisfaça este *desideratum*.

Em quanto, pois, as tarifas definitivas se estudam e se aprovam, muito bem fará a Associação, como qualquer outro corpo colectivo, os srs. Barata e Bandeira de Melo, como qualquer outro industrial, estudando maduramente este assunto, estudo que é de tão grande importância que para o promover se fundou quasi especialmente o nosso jornal.

Tomem o nosso conselho e ter-nos-hão ao seu lado.

## Congresso de caminhos de ferro

Na lista oficial, que recebemos, dos delegados á 4.<sup>a</sup> sessão em S. Petersburgo, figura o nosso paiz pela seguinte forma:

Por parte do governo, ministerio das Obras Públicas, Comércio e Indústria—o sr. Joaquim Pires de Sousa Gomes, engenheiro de 1.<sup>a</sup> classe, membro da junta consultiva d'obras públicas e minas.

Pelas administrações de caminhos de ferro:

*Caminhos de ferro do Estado*—os srs. Joaquim Pires de Souza Gomes, José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro, João Verissimo Mendes Guerreiro e João Cândido de Moraes.

*Companhia Real*—os srs. Francisco Van-Zeller e Manuel Affonso de Espregueira, relator,

*Companhia da Beira Alta*—os srs. Durangel, Drouin e Conde de Gouvêa.

*Companhia Nacional*—os srs. Antonio Francisco da Costa Lima e Manuel Emygdio da Silva.

Caminhos de ferro do Estado, nas colônias Portuguesas—ainda não nomeados os delegados.

Esta lista é antiga, e portanto inexata.

Os delegados da Companhia Real serão os srs. Espregueira, relator, Marquez de Fontes, Antonio Carrasco Bossa e Ferreira de Mesquita.

D'estes delegados só os dois primeiros foram especialmente nomeados pelo Conselho, sendo este número muito inferior ao que tem figurado nos anteriores congressos e reduzido ao strictamente indispensável. Aos demais, empregados superiores da companhia, deu esta unicamente a sua representação para poderem gozar das competentes vantagens no transporte.

Da Companhia Nacional vai também o sr. Pedro Ignacio Lopes.

## Comércio com a Hespanha

Por acordo com o governo português o governo hespanhol resolveu aplicar a 2.<sup>a</sup> columna do arancel respectiva aos direitos de nações *convenidas* á importação das mercadorias procedentes de Portugal.

Por este motivo as mercadorias abaixo designadas e que são as que constituem o principal comércio nosso com aquelle paiz ficam beneficiadas mais ou menos, a saber:

Pedras de construção	cada 100 kilos pagava	0,40	paga	0,20
Bagas de sabugueiro	" " "	12,00	"	10,00
Cera em bruto	" " "	30,00	"	25,00
Sal commun	" " "	3,90	"	3,25
Madeiras de construção	metro cubico "	6,00	"	5,00
Couro e pelles em bruto	100 kilos "	7,20	"	6,00
Tripas	" " "	25,35	"	19,50
Cebos e gorduras animaes	" " "	1,30	"	1,00
Aves e caça meuda	" " "	100,00	"	80,00
Bacalhau e assucar	" " "	36,00	"	36,00
Peixe fresco	" " "	1,80	"	1,50
" salgado e escabeches	" " "	15,60	"	12,00
Mariscos	" " "	3,00	"	3,00
Fructas	" " "	5,20	"	4,00
Vinhos finos em garrafas	litro "	1,60	"	1,25

## Norte de Hespanha

O relatório d'esta companhia apresentado á assemblea geral de 31 de maio accusa durante o anno de 1891 uma receita de pesetas..... 63.912.839,65 e a despesa de exploração de pesetas.. 25.422.725,86

ficando líquido, pesetas..... 38.490.113,79

O producto líquido em 1890 foi pesetas. 34.738.377,41

O aumento foi portanto de pesetas.... 3.751.736,38 ou 10,80 %.

O dividendo foi apenas de 5 pesetas por acção, já pagas em janeiro ultimo.

A assemblea aprovou o contrato para a aquisição da linha de Valencia a Utiel, *Este de Espanha*, 88 quilómetros, autorizou a emissão de 124.000 obrigações de 3 % ou de 82.000 de 5 %, e renovou as autorizações ao conselho para realizar contratos de aquisição d'outras linhas.

## A tracção electrica nos transways

O senhor Crosby director geral dos transways, explorados pela companhia americana *Thomson-Houston*, diz que, a pezar da oposição que encontrou em Brooklyn, a adaptação do sistema de condutores aéreos para a tracção nos transways eléctricos, é este o único sistema que funciona e com êxito inspira bastante confiança aos capitalistas. Pelo mau resultado dos acumuladores em New-York, considera o sr. Crosby quasi impossível a sua aplicação aos transways, para um serviço regular.

Não se deve duvidar que os acumuladores tem actualmente bastantes inconvenientes, para serem empregados nos transways, mas também é indubitável que tem prestado já bons serviços, tanto em Inglaterra como na Bélgica, e mesmo em Portugal onde tivemos durante muito tempo uma boa experiência com um carro do sistema Julien e outro de invenção portuguesa, do nosso distinto electricista o sr. Herrmann.

Além disso a opinião do sr. Crosby é positivamente suspeita, sendo elle director d'uma companhia de tramways, eléctricos por conductor aéreo.

Basta ver que este sistema de locomoção só permite que os carros andem n'um determinado percurso, enquanto que o de acumuladores torna os carros applicáveis em todas as linhas.

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, nos meses de janeiro e fevereiro

VALORES EM MIL RÉIS

### Importação para consumo

	1891	1892
Animaes e seus productos.....	542:255	270:774
Lã e pellos .....	225:299	429:426
Seda .....	142:960	184:343
Algodão .....	477:858	617:233
Linho e seus congeneres .....	120:516	138:159
Madeira .....	127:455	116:685
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc..	696:730	497:197
Metaes .....	517:114	445:681
Substancias alimenticias .....	1.896:437	1.146:094
Instrum-entos, machinas e utensilios, etc..	429:701	531:306
Diversas substancias e productos .....	185:997	191:413
Manufacturas diversas .....	569:972	274:735
Mercadorias livres de direitos .....	1.051:094	826:961
Taras.....	11:720	11:353
Somma .....	6.995:108	5.701:050
Ouro e prata em barra e em moeda .....	438:443	195:884
Total .....	7.133:521	5.896:934

### Exportação nacional e nacionalizada

	1891	1892
Animaes e seus productos .....	40:280	40:413
Lã e pellos .....	33:682	31:438
Seda .....	2:115	2:084
Algodão .....	19:872	17:018
Linho e seus congeneres .....	3:107	3:305
Madeira .....	19:513	34:172
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc..	67:659	41:626
Metaes .....	31:097	26:915
Substancias alimenticias .....	1.905:391	2.714:800
Instrum-entos, machinas e utensilios, etc..	48:593	49:822
Diversas substancias e productos .....	376:918	312:994
Manufacturas diversas .....	30:372	26:296
Mercadorias livres de direitos .....	333:268	547:250
Somma .....	2.881:867	3.817:533
Ouro e prata em barra e em moeda .....	3.645:651	3.163:386
Total .....	6.527:518	6.980:919

### Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação...	1.213:121	1.166:182
	Transito .....	304:181	439:161
	Somma .....	1.517:302	1.605:343
Ouro e prata em barra e em moeda .....	Transito .....	45:0000	529:808
	Total .....	1.967:302	2.135:151

## 4.º Centenario da descoberta da America

EM HUELVA

Recebemos da comissão executiva dos festejos comemorativos de Huelva, um elegante programma, em gothic, das festas que deverão realizar-se por este motivo n'aquella cidade.

O prazo é o mais largo que se tem visto em festejos publicos: 72 dias de contínuas festas, commemorando o tempo que levaram as caravellas, desde a sua partida, que é figurada por um passeio de barcos allegoricos no porto de Palos, em 2 d'agosto, até a data da descoberta do novo mundo em 12 de outubro.

Durante todo este tempo haverá grandes festejos, regatas, illuminações, bailes, concertos, congressos, inauguração do momento a Christovam Colombo, festas á veneziana, alvoradas, feiras, banquetes, concursos scientificos, fogos de artificio, jogos, touradas, espectaculos dramaticos e lyricos, etc., etc.

## Movimento e productos do trafego da Companhia Real

As receitas definitivas d'esta companhia, nos primeiros quatro meses d'este anno, comparadas com as do anno anterior, são as seguintes:

Rêde não garantida:

	1891	1892
Passageiros.....	369:730 7940	435:135 779
Grande velocidade....	81:337 603	100:681 266
Pequena " ....	384:804 7021	422:862 186
Total .....	835:872 564	958:679 231

Rêde garantida (Torres Figueira Alfarellos e Beira-Baixa; esta sómente em 1892)

	1891	1892
Passageiros.....	30:539 7840	25:949 865
Grande velocidade....	6:026 7985	4:455 104
Pequena " ....	41:784 7013	32:376 690
Total .....	78:390 7838	62:781 659

O total foi portanto 914:223 7402 1.021:460 7890 ou menos em 1892... 107:237 7488

Esta diminuição foi proveniente da diferença de 61 contos em passageiros, resultado do seu numero ter descido de 888:693 a 605:134 ou seja menos 283:559; 18 contos em grande velocidade, pela reducção de 9:441 a 6:207 toneladas, ou menos 3:234; e 29 contos em mercadorias que do peso de 481:337 toneladas, transportado em 1891, passaram a 224:593 toneladas em 1892; menos, portanto, 266:744 toneladas.

Aquella diferença de 107 contos acha-se hoje reduzida a pouco mais de metade, como se vê da nossa tabela de rendimento das diferentes linhas.

## Companhia dos caminhos de ferro portugueses da Beira Alta

Relatorio do conselho de administração, apresentado á assemblea geral ordinaria, realizada em Lisboa no dia 29 de abril de 1892.

### SENHORES:

A situação geral de Portugal, de que havíamos já ressentido os efeitos em 1890, agravou-se notavelmente no anno ultimo. A' crise politica juntou se a crise financeira, que não está ainda resolvida. A actividade industrial e commercial do paiz tem recebido um golpe profundo.

Paralisadas nas suas operações quotidianas, todas as empresas de transporte tem sido mais ou menos gravemente feridas. A companhia da Beira Alta não podia escapar ás consequencias de um mal que não poupa ninguem. As receitas baixaram em 1891 abaixo de toda a previsão.

Causas d'outra natureza tambem nos prejudicaram, sem fallar dos desvios operados pela linha de Alfarelhos, os quaes já ficam explicados nos precedentes relatorios, mencionaremos a aberta á exploração no mez de setembro ultimo d'uma parte da linha da Beira Baixa.

Esta secção prolonga-se da Covilhã até Abrantes, e por elle é actualmente desviada, em nosso prejuizo, o trafico da cidade industrial da Covilhã. Uma parte do trafico poderá regressar a nossa linha quando se abrir a ultima secção: de Covilhã á Guarda, onde a linha da Beira Baixa se encontra com a nossa rede, mas n'este troço os trabalho estão parados e enquanto esta lacuna subsistir, as nossas receitas serão afectadas sem compensação nenhuma e o prejuizo que hoje experimentamos continuará.

Esta reunião de circumstancias que não temos poder para conjurar, fez descer as receitas á média de 1885 1886.

Para obrigatarios estrangeiros, os resultados, já de si desfavoraveis, foram agravados ainda pela elevação successiva e persistente do cambio. Com efeito, os productos da exploração dos quaes nos consideramos sempre no dever de entregar a totalidade aos nossos obrigacionistas, são realizados em réis e as despezas do cambio, tem naturalmente ferido a diminuição correspondente á importancia das prestações pagas fóra de Portugal.

Pela mesma razão, o preço dos nossos fornecimentos feitos no estrangeiro, elevando-se uma proporção notável. De todas estas causas sofre a companhia os efeitos.

Só o melhoramento da situação geral do paiz poderá trazer o cambio a condições normaes, dar aos transportes a sua antiga actividade e colocar a companhia da Beira Alta no nível a que os nossos esforços a haviam elevado pouco a pouco.

As receitas e as despezas durante o exercicio de 1891 foram as seguintes:

### RECEITAS

As receitas brutas, deduzindo os reembolsos e o imposto, que foi de frs....	94:139,75
elevaram-se a frs.....	1.698:239
sendo uma média por anno e por kilometro de frs.....	6:712,40
Em 1890 as receitas foram de frs.....	1.977:077,95
a diminuição é de frs.....	278:838,95
ou seja de 14 %..	
Esta diminuição é atribuida a passageiros frs.....	83:789,49
mercadorias de pequena velocidade frs..	191:182,93

### DESPEZAS

Preocupados mais do que nunca, em realizar toda a economia possivel, nas partes do serviço que não respetam á perfeita conservação do nosso material e das nossas instalações, chegámos a conseguir, em relação ao anno precedente, uma reducção de despesas

de fr.....	44:936
As nossas despesas não excederam a fr. o que corresponde por kilometro e por anno a fr.....	914:555,87
	3:614,84

### EXCEDENTE DAS RECEITAS SOBRE AS DESPEZAS

O excedente das receitas sobre as despesas é de fr.....	783:683,13
com uma diminuição sobre o exercicio precedente de fr.....	233:902,08

O saldo disponivel em 31 de dezembro de 1890 elevava-se a fr.....	317:044,98
O producto liquido da exploração em 1891 foi de.....	783:683,13

O total das sommas disponiveis foi portanto de fr.....	1.100.728,11
--	--------------

Foi distribuido aos obrigacionistas:	
Em 30 de junho de 1891, uma prestação de 3 francos sobre o coupon n.º 16 ou seja fr. 363.351	
Em 31 de dezembro de 1891:	

Uma prestação de 2 francos sobre o coupon n.º 16 ou seja	242:234
Foi reservado:	

Para direitos de sello e gastos relativos aos pagamentos sobre coupons fr.....	63.049,75
Para despesas de novas instalações lançadas a conta de primeiro estabelecimento fr. 7.070,73	

Para premio annual atribuido á conta de seguros fr.....	1:765
Para diferenças de cambio sobre os fundos enviados de Lisboa a Paris fr.....	83:529,15

	760:999,63
--	------------

Resta disponivel em 31 de dezembro de 1891 .....	339.728,48
D'esta somma retiramos, como nos annos precedentes, para reserva de previdencia contra as eventualidades de exploração fr.....	135:000

O restante.....	204:728,48
será junto ás sommas que os resultados da exploração nos permitirão distribuir aos obrigacionistas.	

### CONTA DE PRIMEIRO ESTABELECIMENTO

Esta conta só aumentou em 1891 a importancia do alargamento das estações communs fr.....	7.070,73
Eleva-se actualmente á cifra de fr.....	65:625:206,28

A conta de insuficiencias dos productos será publicada a seguir ao balanço.	
---	--

(Conclue.)

## Os negócios da Companhia Real

O conselho occupa-se actualmente de estudar uma proposta de mr. Closon, um dos representantes dos obrigatários franceses, tendente a regularizar a situação da companhia para com os seus credores.

Segundo ella creá-se-hiam 400.000 novas acções das quais 300.000 seriam distribuídas aos obrigatários em substituição de todas as obrigações actuais em circulação, pagando-se a dívida fluctuante e resolvendo a questão com as linhas hespanholas.

Por esta forma os actuais obrigatários constituiriam maioria no capital acções, mas como da troca da sua situação lhes poderia resultar prejuízo, estuda-se o meio de lho evitar, fazendo-os participantes dos lucros e haveres da companhia.

Segundo se afirma, juntando ás actuais receitas líquidas as subvenções do governo e um milhão de francos de economias, obter-se-há o bastante para os encargos d'esta combinação.

Esta proposta está, como dissemos, sendo estudada para ser presente na proxima assembléa geral.

## Boletins financeiros

Lisboa, 15 de julho.

Excusado é dizer que a nossa situação económica e financeira se não modificou sensivelmente na quinzena decorrida, mantendo-se por assim dizer, o *statu quo* resultante do conflito aberto entre o governo e os portadores estrangeiros de títulos portugueses.

E' já oficialmente conhecido o texto da nota alemã e de resposta ao governo português. Ambos estes documentos foram publicados na folha oficial do governo alemão e em nada modificam as opiniões que ácerca d'elles manifestámos pelas simples informações officiosas sobre o seu conteúdo.

Tem havido repetidas reuniões dos comités estrangeiros mas as suas deliberações não tem transpirado, parecendo que aguardam oportunidade para o poderem fazer. Como na resposta ao governo alemão o nosso governo indica claramente que vai sujeitar a questão ao parlamento, para elle decidir em última instância, claro é que se espera essa reunião.

Não se comprehende bem como o governo possa adiar indefidamente a convocação das câmaras, pois, de certo, os vencimentos dos coupons d'outubro e de janeiro lhe acarretarão dificuldades, que seriam menos extensas se o governo pudesse contar já com os elementos de auxílio moral do parlamento.

No paiz vizinho, onde a crise económica e financeira é muito grave, o governo, apesar da forte oposição que lhe estão fazendo, não tem abandonado, nem por um momento, o recurso parlamentar, para assegurar a sua política financeira, habilitando-se a levar a cabo as reformas que julga indispensáveis para o equilíbrio orçamental.

Na Holanda, na Grécia, na Itália, onde principalmente avulta a questão financeira e se estão realizando importantes reformas, os governos respectivos não se tem alheiado do parlamento, pelo contrário, tem-se identificado o mais possível com elles para juntos colaborarem nas reformas necessárias para regularização das finanças de cada um d'aqueles países.

Em Portugal, o governo, colocado n'uma posição singular perante o paiz e perante os partidos, não podendo ter outra força que não seja a que lhe dé momentaneamente, por um impulso de patriotismo, o parlamento, está deixando agravar a situação sem se preocupar com as câmaras, cuja intervenção no assunto se impõe.

Avolumam-se manifestamente os perigos que ameaçam o paiz e infelizmente não vê a gente encaminharem-se as cousas para resoluções eficazes, promptas e rápidas. O desalento e a desconfiança são grandes, a má vontade contra nós cada vez mais impertinente, e as promessas de desfeza pela nossa parte deixam muito a desejar em habilidade e em correcção.

Durante a quinzena o premio sobre o ouro conservou-se quasi estacionário, mantendo-se a 29 p. c. e como este preço tem persistido por mais d'um mês, os detentores do ouro, convencendo-se de que será difícil obter uma cotação mais vantajosa do que esta, tem ido trocando os seus stocks e isso deu um certo desafogo relativo ás transacções.

Do Brasil tem chegado algum papel sobre Londres, mas cada vez mais reduzido, visto que o cambio se conserva, infelizmente, a 10 1/2, que nenhuma margem dá para operações, mesmo combinado com o cambio de Lisboa sobre Londres. Os chéques sobre Londres e Paris tem regulado a 40 7/8 e 698. Tem havido grande concorrência de papel para desconto.

Tem sido muito diminuto o movimento nos valores nacionais na Bolsa de Lisboa. Nas inscrições deu-se uma pequena alta, tendo passado sucessivamente as inscrições de 30 a 30,50, 31,40, 32 e 32,50, ficando hoje a 31,55 e os títulos de dívida externa acompanharam este movimento com pequenas diferenças. Em obrigações dos empréstimos limitadas transacções, havendo procura das de 4 p. c. de 1890 ao preço de 33 7/8 500 réis.

As acções dos bancos, que no princípio da quinzena haviam tido nova baixa, levantaram um pouco, mas as do Banco de Portugal, por exemplo, que chegaram no semestre findo a 126 7/8 000, baixaram a 114 7/8 000 réis, ficando agora a 114 7/8 500 réis. As acções de outros bancos acompanham proporcionalmente esta escala.

\*

Estão concluidos os trabalhos da comissão encarregada pelo governo de estudar as causas do decréscimo das receitas aduaneiras. Claro está que o facto, que aliás não devia ter surpreendido ninguém, é atribuído á diminuição da importação e da exportação por causa dos novos regimentos pautas, ao desenvolvimento do contrabando, que creou novos incentivos, e outras causas relativas ao pessoal.

J. F

Bolsa de Paris, 12.

A quinzena deslissou tranquilla, e os últimos compromissos liquidaram-se sem dificuldade. Chegou-se a temer que, em virtude dos bruscos movimentos de alta do mês passado, alguns banqueiros ficassem comprometidos mas nada d'isso se deu, felizmente.

Eis a situação da praça; enquanto ás tendências do mercado continuam a ser firmes, e o curso de 99 ultimamente fixado ao 3 % é prova d'isso.

Mas o que se dirá da fraqueza persistente dos fundos estrangeiros, o Exterior, o Oriente, o Italiano? Subirão também quando a chama inflamar todas as cotações de todos os valores.

Em todo o caso e não obstante a necessidade que os grandes estabelecimentos têm de conservar o 3 % a 99 não é certo que elles o possam manter n'este curso até o outono.

Não se pensou, ao elevar-o, que vamos entrar na estação morta, que antes de dois meses nenhum negócio sério poderá fazer-se e mau foi que em lugar de se elevar a 3 % até 100 gradualmente, se levasse isso de afogadilho, como, sucede.

Todavia, bom é acrescentar que se as cotações não estão tão firmes como há alguns meses, isto se deve já á approximação da partida para o campo e de liquidações antecipadas.

Os fundos estrangeiros estão muito fracos, sobre tudo o Italiano que, desde o corte do coupon, tem baixado continuamente de 92,30 a 89,10, para retomar 89,70.

O Exterior, em vista da aprovação do projecto de empréstimo recuou a 62,80; o Portuguez está firme mas a 23 3/4.

Os Turcos reanimaram-se; o preço do rublo em Berlim está melhor, ou, para fallar com mais exactidão, deixou de descer. O *Journal des Débats* cujas relações officiaes com o governo russo são conhecidas, desmentiu formalmente que se trate d'um novo empréstimo nem mesmo da colocação do resto do ultimo empréstimo de 3 %.

Os fundos Argentinos perderam bruscamente a tranquilidade das ultimas semanas, soffrendo uma queda que principiou pelo mercado de Londres. Não se sabem, porém, as causas determinantes d'este desastre; nenhum facto importante se tem dado, a não ser o addiamento da criação d'um banco nacional em Buenos Ayres, motivado pela insuficiencia das subscrições. O premio de ouro subiu de novo a 221 5/8.

O Banco de França continuando a esperar a discussão do projecto do seu monopolio, baixou a 4:185 fr.; o Foncier, muito discutido por causa do projecto Tieffried, autorizando as caixas económicas a emprestar ás comunas, em substituição do Foncier, teve uma forte reacção a 2:105 (ex-coupon de 30 fr.)

O Banco de Paris está fraco, a 640; o Ottomano faz 555.

Fracos também está o Norte de Hespanha, a 175 fr. porque as receitas de 24 a 30 de junho dão-lhe uma diminuição de receitas de 2:440 fr. o que eleva a perda dos 6 meses a 1.475:554 fr.

A interpellação que devia ter logar no parlamento frances, sobre as negociações commerciales com a Hespanha foi retirada; as tarifas votadas pelo parlamento foram applicadas á Hespanha desde 1 de corrente, em virtude da lei de 29 de dezembro de 1891.

O Suez está a 2:720 ex-coupon; as receitas desde 1 de janeiro representam uma diminuição de 238:000 fr.

G. Pessard.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1892 — JÚLHO — DIAS													
		1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	17.200	—	17.100	17.000	—	17.000	—	—	—	—
	“ Ascensores mechanicos . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Nacional . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris . . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	—	58 000	—	58 000	—	—	55 000	—	—	—	—	—	53.000	—
	“ Madrid-Caceres-Portugal . . .	50	50	50	50	50	50	50	50	—	—	—	—	73	—
	“ Norte de Espanha . . .	175	180	177	175	175	177	176	—	—	—	—	—	168	—
	“ Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	197,50	—	260	198	—	198	192,50	—	—	—	—	—	—	—
OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	“ Andaluzes . . .	340	335	—	338	327,50	330	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Madrid-Caceres-Portugal . . .	110	110	114	112	111	112,50	113	114	115	114	112	—	—	—
	“ Norte Espanha 1.ª hypotheca . . .	140	135	135	135	135	—	138	139	—	140	135	—	—	—
	“ Atravez d'Africa . . .	347,25	348,75	349	346	343	340,25	342	—	—	—	—	—	—	—
Londres . . .	“ C.º da Beira Alta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Amsterd . . .	50	51	50,25	50,25	48,50	48,50	48,50	48,75	48,25	48,50	48	48	—	—
	Bruxellas . . .	52	52	52	52	52	52	52	52	46	45	45	46	—	—
Berlim . . .	“ Companhia Real 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1892			1891			Totaes			1892		
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1892	1891	1892	1891	1892	1891
COMPANHIA REAL	Antiga rede de nova não garantida.	18 24	Junho	690	57.814:000	83.788	690	57.973:230	84.020	1.209.649:000	1.299.121:630	—	89.472:630
	“ Nova rede garantida.	25 1	Julho	“	54.135:000	74.456	“	56.338:460	84.649	1.263.784:000	1.355.460:090	—	91.676:090
Sul e Sueste . . .	Nova rede garantida.	18 24	Junho	334	6.096:000	18.251	168	3.897:000	23.196	106.426:000	79.062:000	27.344:000	—
	“	25 1	Julho	“	5.105:000	15.284	“	4.023:000	23.946	111.523:000	83.085:000	27.438:000	—
Minho e Douro . . .	“	10 16	Junho	475	13.916:500	29.298	475	14.800:225	24.842	304.843:940	313.660:800	—	8.716:860
	“	17 23	“	“	16.118:870	33.934	“	15.546:910	32.730	320.962:810	329.207:710	—	8.244:900
Beira Alta . . .	“	—	—	353	—	—	353	—	—	—	—	—	—
	“	28 3	Junho	253	4.302:042	17.004	253	4.919:829	19.446	109.143:932	138.999:797	—	27.655:865
Nacional (Mirandella e Vizeu) . . .	“	4 10	“	“	4.166:411	16.468	“	5.578:176	22.048	113.310:343	144.377:973	—	31.067:630
	“	11 17	“	“	4.019:010	15.885	“	4.557:029	18.011	117.329:553	148.935:002	—	31.605:649
Guimarães . . .	“	3 9	Junho	103	1.223.061	11.648	103	1.040:221	9.907	26.606:180	25.764:873	841:307	—
	“	10 16	“	“	1.200:785	11.432	“	1.184:002	11.285	27.869:476	26.948:873	920:601	—
Norte de Espanha . . .	“	17 23	“	“	1.106:419	10.535	“	1.165:682	11.101	28.976:595	28.114:557	862:038	—
	“	—	—	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—
Madrid — Zara- goza — Alican- te . . .	“	24 30	Junho	2803 P.	1.367:201	488	2803	1.373:442	490	30.967:740	32.078:482	—	1.440:472
	“	—	—	“	1.334:965	476	“	1.336:387	477	33.332:705	33.414:573	—	81:868
Andaluzes . . .	“	—	—	“	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“	18 24	Junho	894	264:238	296	894	240:151	269	6.428:255	6.454:851	—	26:596
Zafra a Huelva . . .	“	—	—	“	260:269	292	“	232:241	258	6.684:025	6.687:093	—	3:068
“	—	—	—	“	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas no mês de abril de 1892

**Ludovico Van Vestrant e Richard Wakeham Baxter.** — Aperfeiçoamentos em apparelhos para carregar as retortas inclinadas de gaz, (a). — 6 de abril de 1892. — 1 anno.**Sociedade anonyma americana "The Bohls Tigarrette Machiné Company."** — Aperfeiçoamentos em machinas para a fabricação de cigarros, nas quaes o tabaco é fornecido em corrente continua e o cigarro sae na forma de um cylindro extenso, que depois é cortado nos comprimentos desejados. — 20 de abril de 1892. — 5 annos.**Charles Corey Freeman.** — Palito de madeira feito redondo e liso por meio de compressão e attrito. — 20 de abril de 1892. — 1 anno.**Dieudonné Rigole.** — Processo de extracção da gutta-percha das folhas e pequenos troncos das isonandras, dicho psis ou outras arvores de gutta, pelo emprego do bisulphureto de carbonio e apparelho industrial que se emprega.**D. Enrique Teigeiro Gonsalez.** — Novo carvão artificial em pães, denominado «patente Henry». — 27 de abril de 1892. — 15 annos.**Paul Cottancin.** — Trabalhos em materia plastica com armazém ou esqueleto de teia ou rede de metal. — 27 de abril de 1892. — 15 annos.

Patentes de invenção cujos prazos de concessão terminaram no mês de abril de 1892

**Ernesto Bazin.**—Extractor a motor hidráulico automaticamente proporcional à profundidade do fundo que tem de ser limpo á draga.—23 de abril de 1892.

**Francisco Manuel Pereira.**—Apparelho para a extração do gaz de carvão e diferentes madeiras, applicado aos fogões de cozinha.—23 de abril de 1892.

**James Clemirson.**—Aperfeiçoamentos nas carroagens de caminhos de ferro transways e na articulação, radiamento dos eixos das mesmas, e nos freios a elas adaptados—26 de abril de 1892.

**Companhia geral belga de luz elétrica.**—Candieiro denominado «Candieiro Sol».—4 de abril de 1892.

**Amaro Alfredo de Azevedo Araujo e Gama.**—Fabricação de botijas de grés para envasilhamento de gema náutica.—19 de abril de 1892.

**Eduard Cassalette e David Kunhardt.**—Tecla de contacto múltiplo de telegrapho Morse para expedir um telegramma simultaneamente para várias estações—13 de abril de 1892.

**David Kunhardt.**—Novo sistema de telegraphia rápida.—13 de abril de 1892.

**Julius Erlewein.**—Machina para lavrar limas.—18 de abril de 1892.

## Serviço postal

### Aviso

Do 1º de julho de 1892 em diante, as correspondências expedidas de Portugal, Açores e Madeira com destino a: Argentina (República), Bolivia, Brazil, Chili, Paraguay, Perú, Uruguay, ficam sujeitas aos seguintes portes em sellos:

Cartas ordinarias, cada 15 grammas.....	100
Bilhetes postais simples, cada um.....	30
Bilhetes postais de resposta paga, cada um.....	60
Jornaes e outros impressos, cada 50 grammas....	20
Amostras.....	40
Manuscritos.....	20
Correspondencias registadas.....	100
Correspondencias registadas.....	20
Premio de registo, cada carta, bilhete postal ou maço, além do respectivo porte.....	50
Aviso de recepção, cada um	50

## Linhos portuguesas

**Mormugão.**—Tendo as *Novidades* transcripto de um jornal inglez parte de um artigo que se referia ao contrato entre o governo portuguez e a companhia ingleza exploradora d'esta linha, pelo qual o nosso governo, tendo garantido o dividendo de 5% sobre o capital empregado, que é de 1:350 mil libras, propôs-lhe agora depositar n'um banco de Bombaim, como garantia, 6 laks annualmente, sob pena, em caso de falta, da companhia exigir o reembolso do seu capital dentro do prazo de 6 meses, o *Economista* explica esta negociação nos seguintes termos:

«Como se sabe, o tratado celebrado entre Portugal e a Inglaterra, em 26 de dezembro de 1878, estabelecia que este ultimo paiz nos pagaria o subsidio annual de 400:000 rupias, como compensação da receita das alfandegas e outras. Esta quantia, na conformidade do dito tratado e do contracto feito em 18 de abril de 1881 para a construcção do caminho de ferro de Mormugão, foi applicada para pagamento da garantia de juro das obrigações emitidas para a realisação d'esta obra. Mas como o capital emitido se elevasse a 1:350:000 libras, foi necessário, por lei especial, destinar outras verbas para completar a quantia precisa para o pagamento da garantia.

Tendo caducado o tratado com a Inglaterra, deixou de ser paga a mencionada quantia de 400:000 rupias e a Companhia do

Caminho de Ferro de Mormugão lembrou ao governo que pelo contracto tinha de ser substituída a garantia, ou á companhia assistia a faculdade de entregar o caminho de ferro e outras obras que lhe pertencessem, precedendo aviso de seis meses.

«Consta-nos que o governo ofereceu á Companhia substituir a garantia dos 4 laks de rupias pelo rendimento do abkari, que deve elevar-se a cerca de 6 laks ou 240:000 \$000 réis. O governo portuguez substitue portanto a antiga garantia por outra muito maior e igualmente segura, porque nada pode fazer suppor que o rendimento do abkari diminua, antes, com as alterações realizadas, é muito provável que aumente consideravelmente.

«A proposta do governo portuguez foi acolhida favoravelmente pela direcção da Companhia que a achou digna de aprovação e a recommendou no seu relatorio á confirmação da assembléa geral.

«Devemos acrescentar que as considerações do relatorio são formuladas nos termos mais lisongeiros para o governo portuguez, a cuja lealdade e seriedade de procedimento se faz inteira e plena justiça.

«Parece-nos, pois, que o modo por que o sr. ministro da marinha tem sabido dirigir este importante assumpto nos assegura que elle se resolverá do modo mais conveniente».

**Ascensor Camões-Estrela.**—O distinto engenheiro, sr. Raul Mesnier, tem já concluido o projecto de umas novas modificações nos carros d'esta linha, por meio das quaes estes passarão infallivelmente nas *raquettes* dos pontos extremos.

Contamos com a promessa do nosso excellente amigo para podermos annunciar aos nossos leitores que em breve lhes daremos desenvolvida noticia d'este trabalho.

**Comboios tramwais.**—Começa no proximo mez o serviço d'estes comboios que tão necessarios se tornam de ha muito. Será feito por um só trem, em *narrete*, entre o Rocio e Olivaes, tendo 6 partidas do Rocio, ás 6-53 e 10-25 da manhã, 1, 3-45, 6-40 e 9-35 da tarde, e de Olivaes ás 5, 9-10 e 11-30 da manhã, 2, 5-30 e 8 da tarde.

O transito faz-se em 43 minutos, parando nas estações e apeadeiros intermedios de Campolide, Sete Rios, Larangeiras, Rego (Jardim Zoologico), Entre Campos, Arieiro, Perna de Pau, Chellas, Marvila e Cabo Ruivo.

Os preços são divididos por zonas: a 1.ª do Rocio ao Jardim; a 2.ª d'ahi a Braço de Prata e a 3.ª d'este ponto a Olivaes. Os preços de uma zona são 70 réis em 2.ª classe e 50 em 3.ª; cada zona mais aumenta 10 réis apenas em qualquer das classes.

**Novo elevador.**—Na camara municipal foi entregue um requerimento do sr. Eduardo Henrique Muron, pedindo a concessão de licença para construir um elevador vertical que parta do largo da rua do Príncipe, vindo sahir ao do Carmo.

**Pungue.**—Na reunião dos accionistas da Companhia Ophir, o sr. Moreeig, administrador da Companhia de Moçambique em Londres, declarou que as negociações para a construcção do caminho de ferro da Beira tinham sido concluidas com exito, tendo-se encontrado capitalistas que forneceram o capital necessário.

Esta-se tratando de dar imediatamente começo ás obras e espera-se que no fim do anno uma linha ferrea atravesse o paiz.

## Linhos hespanholas

**De Torralba a Sória.**—Abriu no dia 2 á exploração esta linha, ficando, em virtude do acordo com a companhia de M. Z. A. a que nos referimos no nosso numero anterior, ligada directamente á linha de Zaragoza, proximo da estação de Alcuneza.

As estações e distancias desde este ponto são:

Torralba, 11 kilómetros; Miñio, 19; Radona, 29; Adradas, 45; Coscurita, 54; Almazán, 61; Matamala, 72; Tardelcuende, 79; Quintana Redonda, 85; Navaicaballo, 94; Soria, 104.

**De Tarragona a Balaguer.**—Projecta-se a construcção de uma linha entre estes pontos, sobre a qual houve já uma importante sessão celebrada pelo *Ayuntamiento* d'aquella capital.

**De Palma a Soller.**—Vão começar brevemente os trabalhos de

rectificação d'esta linha, por Valldemosa e Deyá sob a fiscalisação do engenheiro autor do projecto, o sr. Medis.

**De Linares a Almeria.** — Foram começados no dia 20 do mes passado, os trabalhos para a con-trução da ponte de Andarax, a mais importante d'aquella linha, a qual medira 387 metros, constando de 4 tramos de 50 a 60 metros e outros 4 de 35 metros.

**Sarriá a Barcelona.** — Vae ser transforma em tramway electrico o caminho de ferro de Sarriá.

O serviço parece que sera feito por sete carros motores electri-cos, nos dias festivos. Cada carro fará a viagem em 45 minutos, saindo uma carruagem do ponto da partida de 3 em 3 minutos, resultando d'esta forma que nos dias de festa poderão ser trans-portados 30.000 passageiros, e nos dias ordinarios 13.440. A veloci-dade media da machine chegará a 15 kilometros por hora.

**De Gandia a Alcoy.** — E' provavel que no proximo mes de setem-bro se abra á exploração esta linha que foi começada pela com-pañia dos caminhos de ferro economicos de Villena a Alcoy e Yecla, tendo de ser acabada por uma empreza ingleza, que o cons-truiu em pouco tempo.

Este caminho de ferro é um importante melhoramento para a cidade de Gandia, importante porto de mar.

**Confranc.** — Em fins de maio havia n'esta linha 51 kilometros de via construida, 60 de via assente, e 111 kilometros em exploração, onde trabalhavam numerosos operarios, principalmente nas pontes. Nos depositos ha material suficiente para terminar a linha até Jaca.

Esta sociedade resolveu pagar aos accionistas um dividendo passivo de 25 pesetas por accão.

## Linhos estrangeiros

### FRANÇA

Tem-se feito ultimamente experiencias de velocidade no caminho de ferro de Paris a Lille. Um comboio de doze carruagens, comprehendendo wagon, salão e restaurante, levando um grupo de engenheiros, que saiu de Paris ás 9 e 50 minutos e chegou a Lille ás 12 e 45, fez o trajecto de 250 kilometros em 2 horas e 55 minutos ou seja a média de 86 kilometros por hora.

Mr. Blagé, director da companhia do Midi, teve uma ideia de-testavel. Publicou uma circular aos diversos serviços seus dependentes, estabelecendo que não seriam concedidas licenças aos agentes que não se obrigassem *por escrito* a não tomar parte alguma em congressos de operarios e empregados de caminhos de ferro.

Esta providencia não agradou a mr. Viette actual ministro das obras publicas, o qual chamou ao seu gabinete mr. Blagé a quem convidou a fazer retirar por complecto a sua ordem.

Parece mesmo que, no caso d'este se recuar, o ministro irá mais longe, fazendo-lhe cair o castigo em casa. Como mr. Blagé é engenheiro em chefe do corpo de pontes e calçadas, com licença para estar auzente do seu lugar, o ministro retirar-lhe-ha esta li-cença fixando-lhe uma residencia bem afastada da direcção da companhia do Midi.

### ALLEMANHA

O movimento de mercadorias nas linhas alemaes em 1891 foi 159.493.531 toneladas contra 151.681.437 em 1890. O aumento é, pois de 5 %. As principaes mercadorias foram:

Oleos .....	61.338.648
Lignite .....	12.707.373
Madeira .....	9.492.866
Pedra calcaria .....	12.620.593
Terra .....	5.076.377
Mineral de ferro .....	5.842.526
Fundição .....	4.447.169
Ferro em obra .....	5.279.796
Assucar em bruto .....	1.240.695
" refinado .....	507.561
Trigo .....	2.603.673
Centeio .....	1.446.553
Farinha .....	2.535.851
Batatas .....	1.471.524
Alcool .....	420.377
Cerveja .....	1.140.675
Conservas .....	3.182.130

Pensa-se seriamente em construir um metropolitano electrico em Berlim.

Ha dois projectos; um de via aerea dos sr. Siemens e Halske, outro de trez linhas subterraneas por um systema novo, apresentado pela Electric Gesellschaft.

Estas linhas seriam, uma circular, e as duas, de norte a sul e de leste a oeste, formando os raios d'aquelle circulo. Estas linhas, porém, seriam a diferentes alturas para evitar os crusamentos em angulo recto, ligando-se n'estes pontos entre si por meio de es-cadas e ascensores.

Nos pontos onde houvesse espaço construir-se-hiam vastas sal-las de espera ao nível da rua; onde elle faltasse as estações seriam nos *rez de-chaussées* dos edificios, alugados para esse fim.

Este projecto estaria concluido em dois annos e custaria cerca de 12 milhões de marcos, o que, francamente nos parece baratis-simo.

### ASIA

O caminho de ferro de Jaffa a Jerusalem, construido pela so-ciedade franceza, avança rapidamente; diz-se que estará construi-do no mes de outubro proximo. A linha de Jaffa até proximo das montanhas está estabelecida em boas condições e já aberta ao pu-blico. A parte que resta terminar é a que medeia entre a planicie de Jaffa e Jerusalem. A linha segue por um valle que do sudoeste se dirige a Jerusalem. Nesse ponto ha grandes dificuldades nos trabalhos, mas que não são insuperaveis.

A extensão é de 87 kilometros; isto é 27 mais que a estrada ordinaria.

Logo que o caminho esteja terminado, será construido um ra-mal de Ramleh á Gaza que provavelmente formará um ponto de junção com o caminho de ferro do Egypto.

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Ampliação da tarifa especial n.º 2, grande velocidade, para viagens de grupos de collegaes e seus professores ás estações da linha da Beira Baixa

Desde 1 de agosto de 1892 serão vendidos nas estações de Cas-tello Branco, Castello Novo e Covilhã, bilhetes de ida e volta por preços reduzidos para as demais estações da linha da Beira Baixa, e para as de Lisboa e Porto ou vice versa.

Para mais esclarecimentos veja-se os avisos affixados nos lo-gares do costume.

Lisboa, 13 de julho de 1892.

### Companhia do Caminho de Ferro de Torres Novas a Alcanena

#### HORARIO DOS COMBOIOS desde 15 de junho de 1892

SERVIÇO COMBINADO COM OS COMBOIOS DA COMPANHIA REAL

*Comboios ascendentes.* — Partida de Torres Novas, leste, ás 2,48, 7,00 e 11,30 da manhã, 7,05 e 11,21 da tarde; chegada a Tor-res Novas, villa, ás 3,13, 7,25 e 11,55 da manhã, 7,30 e 11,46 da tarde.

*Comboios descendentes* — Partida de Torres Novas, villa, ás 2,40 e 10,40 da manhã, 4,00, 6,15 e 9,50 da tarde; chegada a Tor-res Novas, leste, ás 2,35 e 11,05 da manhã; 4,25, 6,40 e 10,15 da tarde.

Lisboa, 11 de Junho de 1892.

### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

#### Linha do Tua

##### Feira de S. Thiago, em Mirandella

Nos dias 24, 25, 26, 27 e 28 de julho de 1892.

Preços dos bilhetes: 1.ª classe, 1.º 470; 2.º, 1.º 240, 3.º, 860,

Partida de Foz-Tua ás 2,30 da tarde.

Chegada a Mirandella ás 5,34

Partida de Mirandella ás 8,51.

Chegada a Foz-Tua ás 11,46 da noite.

Estes bilhetes são validos para a ida nos dias 24, 25 e 26 e para a volta nos dias 25, 26, 27 e 28.

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz se publico que até á uma hora da tarde de 25 de corrente mes de julho, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, recebem-se propostas em carta fechada para a adjudicação do fornecimento de 200 toneladas de carvão de forja.

Para ser admittido a licitar tem o proponente de fazer o depo-sito provisorio da quantia de 29.000 réis, na thesouraria dos mes-mos caminhos de ferro, que sera posteriormente elevado ao defi-

nitivo de 5 por cento da importancia total do fornecimento, por aquelle dos licitantes a quem o mesmo for adjudicado, e terá lugar na caixa geral de depositos á ordem da direcção dos referidos caminhos de ferro.

O caderno de encargos está patente na secretaria da direcção, largo do Carmo n.º 32, onde pôde ser examinado, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 5 de julho de 1892.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 26 do corrente, na administração do segundo bairro de Lisboa, recebem se propostas em carta fechada para adjudicação do fornecimento de madeiras de pinho da terra, casquinha, pitch pine, carvalho, teca, mangue e tojo.

Para ser admittido a licitar tem o proponente de fazer o depósito provisório da quantia de 75\$000 réis, na thesouraria dos mesmos caminhos de ferro, que será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total do fornecimento por aquelle dos licitantes a quem o mesmo for adjudicado, e terá lugar na caixa geral de depositos á ordem da direcção dos referidos caminhos de ferro.

O caderno de encargos está patente na secretaria da direcção, largo do Carmo n.º 32, onde pôde ser examinado nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 6 de julho de 1892.

Faz-se publico que até á 1 hora da tarde de 27 do corrente, na administração do 2.º bairro de Lisboa, recebem-se propostas em carta fechada, para adjudicação do fornecimento de drogas.

Para ser admittido a licitar, tem o proponente de fazer o depósito provisório da quantia de 50\$000 réis, na thesouraria dos mesmos caminhos de ferro, que será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total do fornecimento, por aquelle dos licitantes a quem o mesmo for adjudicado, e terá lugar na caixa geral de depositos á ordem da direcção dos referidos caminhos de ferro.

O caderno de encargos está patente na secretaria da direcção, largo do Carmo n.º 32, onde pôde ser examinado nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

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

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Esta Companhia aceita propostas até á 1 hora da tarde do dia 25 de julho para a venda da seguinte sucata:

Aço de molas.....	23 ton.
Ferro de pontes.....	40 "
Rodas montadas.....	32 "
Ditas sem aros.....	16 "
Ferro forjado.....	68 "
Total.....	179 tonelladas.

existentes nos armazens geraes em Santa Apolonia debaixo das seguintes condições:

1.º As quantidades não são garantidas pela Companhia que unicamente se obriga pelas que forem verificadas á pezagem.

2.º A Companhia entregará as sucatas em wagons sobre a ponte da estação de Lisboa, todas as demais despezas de descarga dos wagons, d'embarque, direito de exportação etc., serão por conta do comprador.

O concurso versará sobre o preço por ton. de 1:000<sup>1</sup>.

As propostas deverão ser acompanhadas do depósito provisório de 100\$000 réis feito na Caixa da Companhia.

O caderno d'encargos está patente na Repartição de Contabilidade dos Armazens.

As propostas em carta fechada e lacrada deverão ser dirigidas á Direcção Geral da Companhia no edificio da Estação Central do Rocio.

Lisboa, 1 de julho de 1892.

### Restaurante da estação de Cintra

Na estação de Santa Apolonia em Lisboa, secretaria da exploração d'estes caminhos de ferro, perante o sr. Engenheiro Chefe da Exploração e pela 1 hora da tarde do dia 18 de julho corrente, serão recebidas propostas para a arrematação do restaurante da estação de Cintra, desde 1 de agosto a 31 de dezembro de 1892.

As condições para esta arrematação estão patentes na secretaria da Exploração todos os dias não santificados das 11 horas da manhã ás 4 da tarde e na estação de Cintra.

As propostas deverão estipular claramente o preço fixo pelo qual aos concorrentes convenha esta arrematação, considerando-se nullas e de nenhum effeito os que se apresentarem fóra d'estas

condições ou forem recebidas depois da 1 hora da tarde do dia 18 de julho corrente.

As propostas devem ser dirigidas em carta fechada á Secretaria da Exploração d'estes caminhos de ferro na estação de Santa Apolonia em Lisboa, indicando exteriormente "Arrematação do Restaurante de Cintra".

Lisboa, 8 de julho de 1892.

### Venda de sucata

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes recebe propostas até á 1 hora da tarde no dia 25 do corrente para a arrematação de 200 tonelladas aproximadas de sucata de ferro de pontes.

Para este concurso, que se verificará conjuntamente com o que está anunciado para a arrematação de 179 tonelladas de ferro diverso, vigoram as mesmas condições, alteradas, unicamente, quanto ao depósito provisório que passará a ser de 200\$000 réis.

As propostas devem ser dirigidas em carta fechada e lacrada á direcção geral, no edificio da estação central do Rocio, e com a designação no sobreascripto de *proposta para arrematação de sucata* podendo abranger a quantidade total da sucata de que tratam os dois annuncios.

Lisboa 8 de julho de 1891.

### Mercado de metaes

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

Cotações semanaes para Portugal e Hespanha em 8 de julho

Zinco	PREÇOS
Caes Londres.....	21 12 6 - - -
Chapas de zinco	
F. o. b. Anwerp.....	25 10 - 25 15 -
Chapas de cobre	
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	57 - - - - -
Arame de cobre	
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	- - 6 1/2 - - -
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 - 6 15 -
" Staffordshire.....	6 5 - 6 10 -
" Belgian n.º 2.....	4 16 - - -
" " " 3.....	5 2 - - -
Barras T. North Country.....	6 15 - 7 5 -
" Staffordshire.....	7 - - 7 5 -
" Belgian n.º 2.....	5 17 - - -
" " " 3.....	6 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.º.....	6 7 - 6 10 -
" W. I. W.....	6 7 - 6 10 -
Folha de Flandes	
B. I. Coke.....	- 13 9 - - -
C. A. Charcoal.....	- 16 6 - - -
Chapas de ferro galvanizado ondulado	
20 G.....	f. o. b. Liverpool 11 15 - 12 5 -
22 e 24 G.....	" " 12 5 - 12 15 -
(5/- to 17/6 por ton. extra f. o. b. Londres)	
Chapas de latão	
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	- - 6 - - -
Arame de latão	
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.....	100 - - 100 10 -
Estanho em barras	
F. o. b. Londres e Liverpool.....	101 - - 101 10 -
Cobre ordinario.....	48 - - 48 5 -
Cobre escolhido.....	48 10 - 49 - -
Prata .....	39 13/16

## AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES

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 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. Willemain—Avenue Louise, 217.**Hambourg.**—Augusto Blumenthal.**Praga,** (Bohemia)—Arthur Gobiet—Karinenthal.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, explendide vue sur la mer, service de 1.º ordre.—Propri. 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.—Banos—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** **Grand Hotel Central**—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douanne, bourse, ministeres, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

**LISBOA** **Hotel Alliance**—Chiado—No centro do commercio, theatros e passeios—aposentos para famílias—Diaria 1.000 a 4.000 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 2.000 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 familles—voitures.—Avenida, 55 Propri. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

**LISBOA** **London Hotel**—Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 19.—Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc.—Preços 1.000 réis em 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—Propri. 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** **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.—Aufrére, proprietário.

**PORTO** **Hotel Bragança.**—Accio, meza abundante e variada, vinho à descrição. Diaria, 1.000 a 1.500 réis.—Table d'hôte bien servie, vin à discréction.

**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.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopes Munhos.

**PORTO** **Grande Hotel Portuense.**—Batalha, 122. Serviço de 1.º ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1.000 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

**COIMBRA** **Hotel dos Caminhos de Ferro**—No centro da cida de. O maior accio 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, abriu no mez de julho.

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

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

**CINTRA** **Hotel Nunes.**—Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.000 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.º ordem. Serviço esmeradissimo, belos horizontes: a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

**CALDAS DA AMIEIRA** **Hotel e estabelecimento de bilhar, gynna io, jardins**—a 20 minutos da Figueira da Foz.

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

**VIGO** **Hotel Continental**—Magnifica situaçā em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos, etc. Preços 1.000 a 1.500 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 á la estacion.

**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.

# MATERIAES DE CONSTRUCCÃO

Nos armazens de **J. LINO** se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios  
CONSTRUCCÃO URBANA, a saber:

## Madeiras

de todas as qualidades e dimensões, soalhos apparelhados, parquets nacionaes e estrangeiros, madeiras para marcenaria, ditas para carruagens, ditas em folhas para machinas de recortar, portas feitas, molduras e garnecimentos, chalets de madeira de todos os tamanhos.

## Material de ferro, zinco e chumbo

Vigas de ferro, chapas de ferro ondulado para coberturas, grades para saccadas, peitoris e almofadas, ventilladores fixos e de rotação, deposito de ferro galvanizado para agua, caixilhos de ferro e vidro para dar luz a subterraneos, banheiras de ferro de superior qualidade, placas de ferro esmaltadas para letreiros e numeração, fogões de ferro e marmore para salas com todos os seus pertences, lavadouros de ferro e grés para cosinha, tubos de ferro e chumbo para encanamentos, torneiras e valvulas de metal para os mesmos, zinco e chumbo em chapa para telhados, ornatos em zinco para chalets, cataventos, agulhas, florões, lucarnes, trapeiras, pregaria de arame, etc., etc.

## Fogões para salas

de ferro com guarnições de marmores de diferentes côres e com todos os seus pertences, etc., etc.

**Fornecem-se Catalogos e Preços correntes a quem os solicitar no escriptorio dos armazens**

**85 — RUA DO CAES DO TOJO — 85**

**Telegrammas a LINO — LISBOA**

## Material ceramico

Tubos de grés superior, lavatorios de todos os feitios, bacias, syphões e apparelhos para retretes, teila francesa legitima de Marselha, dita vidrada de côres, ladrilhos mosaicos nacionaes e estrangeiros, tijolos de todas as dimensões e qualidades, ditos refractarios, barro refractario, azulejos de faiança e pó de pedra, ditos estrangeiros, panneaux em azulejos de côres, vasos, estatuas e balaustres para piatibanas, telhas de vidro para claraboias, etc., etc.

## Material para estuque

Cal em pedra, areia do Rio sécco, gesso, e ornatos em carton pierre.

## MATERIAES DIVERSOS

Cimento de Portland, cal hydraulica de Marseilla, pozzolana dos Açores, chapa de magnesit para forrar chalets, barracas, etc., ardosia para telhados, dita para guardas de sumidouros, vidraça para janellas, vidros polidos franceses, vitraux de côres, inducto impermeavel para preservar da humidade paredes, madeiras, etc., tintas preparadas, alvaiades, oleos e vernizes de superior qualidade, feltro asphaltado para coberturas economicas, utensilios para obras, pedra d'afiar ferramentas, etc.

# 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 hidráulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metálicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

# CHARRUAS S. S.

A Fundição do Ouro, além da grande variedade que possue 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 ultimamente à construcção de charruas, à americana e à Brabant, com duas rabiças, sendo umas d'uma só aivéca de chapa d'aco laminada, e outras com duas aivécas, tambem de chapa d'aco, com importantes melhoramentos inventados pelo habil agro-nomo o ex.<sup>mo</sup> 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

# La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcçao

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

## Officinas de Construcçao

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

Material fixo e móvel para Caminhos de ferro

linhas americanas e obras publicas

LOCOMOTIVAS - TENDERS - CARRUAGENS

## WAGONS E WAGONETES

Gruas hidráulicas - 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 MECANICAS 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 — Fora de  
Concurso. Paris 1889

Adresse telegraphico — Metal, Bruxellas

## J. B. FERNANDES & C.<sup>a</sup>

Successores de José Gregorio Fernandes

Escriptorio: — Largo de S. Julião, 19 — Lisboa

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

### Carvão de pedra para forja

Zinco, chumbo, cobre, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas, garrafas, linho para cordoaria e para flagão, flor de enxofre, enxofre em pedra e moido

37 A, Beco do Carvalho, a S. Paulo, 37 A  
268 a 272, Rua Vinte e Quatro de Julho, 268 a 272

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

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

## VIUVA SERZEDELLO

### DEPOSITO DE DROGAS

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO  
SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGAMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24  
LISBOA

## 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 publicamente as vantagens de tão util como humanitaria descoberta.

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

Endereço telegraphico

INCENDIOSCOPIO — Lisboa.

**FUNDICIÓN TIPOGRÁFICA DE RICHARD GARS, MADRID-39, PRINCESA, 30**

Medalla de mérito en la Exposición Literario-Artística. De plata en la Exposición de Barcelona. Condecorado con la Cruz de Carlos III. Diploma de Honor en la Exposición internacional, bajo el patronato de la Sociedad Científica Europea de Bruselas, 1880

Fundición de toda clase de caracteres de Imprenta; Talleres de Grabado, Galvanoplastia y Estereotipia. Depósito de todos los útiles para las Artes Gráficas

NOVEDADES: Antigua francesa, La Iberica, Jannica, Caprichosa, Latina moderna, Utopian, Rubens, Vinetas taurinas, Religiosas y de Anuncios.

REPRESENTACIÓN Y DEPÓSITO de las siguientes FÁBRICAS EXTRANJERAS: H. Berthold, Berlin, FILETAJE DE BRONCE.

Kast & Ehinger, Stuttgart. — TINTAS DE TODAS CLASES PARA IMPRENTA, LITO-

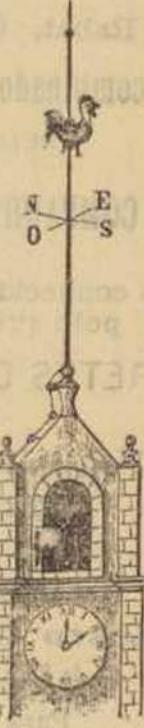
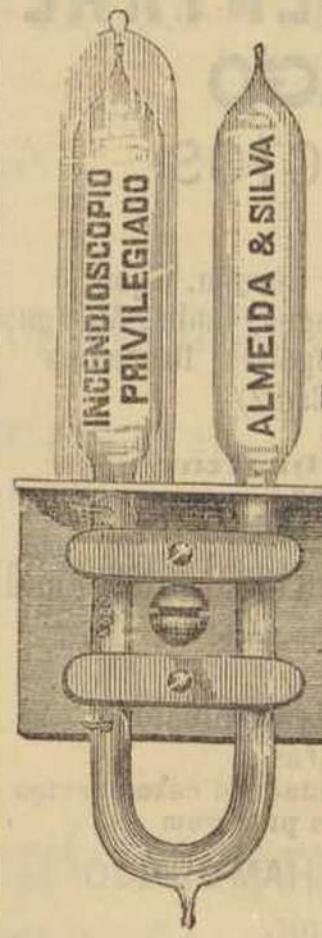
A. B. Fleming & C.º, Edimburg. — GRAFIA Y ENCUADERNACIÓN.

Sachs & C.º, Mannheim. — Day & Collins L. d., Londres, LETRAS DE MADERA, MAQUINARIA PARA IMPRENTA, LITO-

F. Uttererst & C.º, Bruselas. — GRAFIA, HELIOTIPIA, ETC.

Dietz & Listing, Leipzig, GUILLOTINAS Y TODA MAQUINARIA PARA ENCUADERNACIÓN. Benz & C.º, Mannheim, MOTORES Á GAS.

SE MONTAN IMPRENTAS COMPLETAS EN BREVE PLAZO



# 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

Para fretes e todos os esclarecimentos

**Augusto Blumenthal - HAMBURGO**

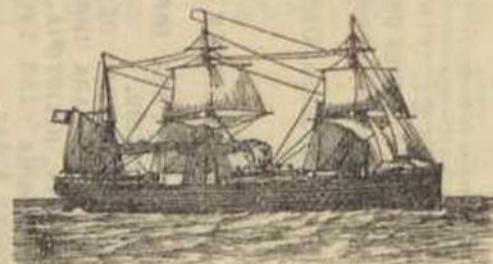
EM MADRID

**Cesar Fereal**

Calle da la Victoria, 2

# MALA REAL PORTUGUEZA

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

**Carreira para a África Oriental (Via Suez)**

O paquete portuguez

**MALANGE**

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

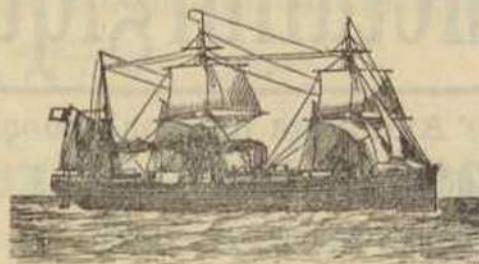
Moçambique e Lourenço Marques, Quelimane, Beira, Inhambane, e mais portos da costa, fazendo escala por Marselha, Port-Said, Suez, Aden e Zanzibar.

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

O carregamento fechará em 20 de junho.

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.

# LA VELOCE

**NAVIGAZIONE ITALIANA A VAPORE****Para Rio de Janeiro (em direitura) Montevideu e Buenos Ayres**

Sahirá a 22 de julho o paquete italiano **Duca de Galliera**. Admitte passageiros de 1.ª 2.ª e 3.ª classe par todos os portos acima e carga sómente para **Montevideu e Buenos-Ayres**.

**Para GENOVA**

(em direitura)

Sahirá de 8 a 9 d'agosto o paquete italiano **Montevideu**.

Admitte passageiros de 1.ª 2.ª e 3.ª classes para Genova e car-  
ga para o referido porto e para **Livorno, Nápoles, Bari, Pa-  
lermo, Messina, Veneza, Trieste, Constantinopla,  
Smyrna, Odessa, Pireu e Salonica**.

Todos estes paquetes tem camarotes de luxo especiaes para quem os encommendar com antecedencia na agencia e magnificas accomodações para os passageiros de diversas classes.

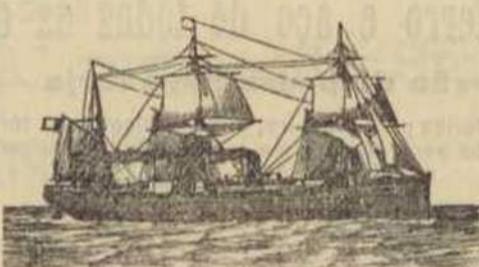
Nos preços de passagens de todas as classes comprehende-se vinho de pasto, comida, cama, roupa, propinas a creados, etc. Trata-se com

Os agentes

*José Antunes dos Santos & C.º  
4, Praça dos Romulares.*

# Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)

**A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL**

Em 18 de julho o paquete «TRENT», para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

**Para Southampton e Antuerpia**

Sahirá o paquete «TAGUS», esperado em 19 ou 20 de julho.

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

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

**AGENTES**

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

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



# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Linhos de Leste e Beira Baixa*

## TARIFA ESPECIAL N.º 19—PEQUENA VELOCIDADE

PARA TRANSPORTE DE

# MINERIOS DE TODAS AS CLASSES

**Terras, pedra, barro e cal a granel,  
por wagon completo ou pagando como tal**

Das estações da linha da Beira Baixa para a de Lisboa  
(Caes dos Soldados)

**Desde 1 de Agosto de 1892**

## BASES DOS PREÇOS

Por tonelada e kilometro . . . . .	8 réis
Minimo de perceção em todo o percurso, por 1:000 kilogrammas . . . . .	1\$840 ..
Minimo de expedição por wagon completo:	
Minerios de todas as classes. . . . .	10:000 kilogrammas ou pagando como tal
Terras, pedra e barro . . . . .	8:000 " " " "
Cal a granel. . . . .	6:000 " " " "

## CONDIÇÕES

Esta tarifa será applicada *de officio* quando dos seus preços resultar vantagem para o publico e o expedidor não reclamar expressamente a applicação de outra.

1.<sup>a</sup> Além dos preços supra cobrar-se-hão as despezas accessórias de evoluções e manobras em conformidade com a respectiva tarifa.

2.<sup>a</sup> As operações de carga e descarga dos wagons serão sempre efectuadas pelos expedidores e consignatários, sem o que não será applicada a presente tarifa.

3.<sup>a</sup> As expedições taxadas por esta tarifa gosarão do prazo de 30 dias de armazenagem gratuita na estação de destino.

4.<sup>a</sup> Ficam em vigor todas as condições das Tarifas Geraes que não sejam contrarias ás disposições da presente.

Lisboa, 1 de julho de 1892.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira



# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## *Linhos de Lisboa-Cintra-Torres e de Torres-Figueira-Alfarelhos*

## TARIFA ESPECIAL N.º 20—PEQUENA VELOCIDADE

Para transporte directo de

Motano (rama de pinheiro) carqueija em molhos, fachina, lenha e toros de madeira nacional

**CUJO COMPRIMENTO NÃO EXCEDA 2 METROS**

Por vwagon completo de } 4:000 kilogrammas de rama.  
8:000 " " de lenha, fachina e toros.

ou pagando como tal

Desde 1 de Agosto de 1892

## Condições

- 4.<sup>a</sup> Esta tarifa só é applicável ás remessas procedentes da linha de Torres-Figueira-Alfarelhos para a estação de Alcantara-Terra.

2.<sup>a</sup> Nos preços resultantes da applicação da presente, consideram-se incluidas as despezas accessórias de evoluções e manobras.

3.<sup>a</sup> As operações de carga e descarga dos wagons serão sempre effectuadas pelos expedidores e consignatários sem o que não será applicada a presente tarifa.

4.<sup>a</sup> As expedições taxadas por esta tarifa gozarão do prazo de 30 dias de armazenagem gratuita na estação de destino, contanto que este depósito, *para cada consignatário*, não exceda a 150 toneladas.

Preenchido este maximo, todas as remessas depositadas vencerão os direitos de armazenagem em conformidade com a tarifa respectiva.

5.<sup>a</sup> A Companhia não assume responsabilidade alguma pelas expedições a que se refere a presente tarifa durante a sua permanencia em depósito.

6.<sup>a</sup> Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 4 de Julho de 1892.

**O Director Geral da Companhia**

*M Affonso d'Espregueira*