

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHNA

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

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

REDACÇÃO — 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 indispensavel 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 concorrência á 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** podem 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 recebe, 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 effectue.

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.ºs 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 official.—Portarias de 28 de junho e 11 de julho do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria.
Tarifas de transporte.
A reunião da Associação Industrial Portuguesa.
Congresso de caminhos de ferro.
Commercio com a Hespanha.

Norte de Hespanha.

A tracção electrica nos tramways.

Commercio Portuguez.

4.º centenario da descoberta da America, em Huelva.

Movimento e productos do trafego da Companhia Real.

Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta—Relatorio do conselho de administração.

Os negocios da Companhia Real.

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

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

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Patentes de invenção.

Serviço postal.

Linhas portuguezas.—Mormugão—Ascensor Camões-Estrella—Comboios tramways—

Novo elevador—Pungue.

Linhas hespanholas.—De Torralba a Sória—De Tarragona a Balaguer—De Palma a Soller—De Linares a Almeria—De Sarriá a Barcelona—De Gandia a Alcoy—Canfranc.

Linhas estrangeiras.—França—Allemanha—Asia.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Mercado de metaes.

Casas recommendadas.

Agenda do viajante.

Annuncios.

Conclusão da rede complementar de caminhos de ferro em Portugal

Aplicação do systema proposto

(Conclusão do n.º 108)

PROCURAREI demonstrar as vantagens d'este systema, 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 87:920:5480 ou 1:188:7114 réis por kilometro, e acceite o mesmo principio que então adoptei de que a elasticidade do producto bruto póde computar-se no augmento de 3 por cento annual sobre o rendimento primitivo, encontra-se pela applicação do systema proposto, os resultados constantes do seguinte mappa:

MAPPA N.º 2

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

	Annos de exploração			
	1.º	18.º	37.º	50.º
Rendimento com o augmento annual de 3 por cento....	87:920:5480	132:759:5438	182:874:5584	217:163:5566
Imposto de transitio, 5 por cento.....	4:396:5024	6:637:5971	9:143:5729	10:858:5178
905000 réis por kilometro para fundo de renovação.	6:660:5000	6:660:5000	6:660:5000	6:660:5000
5,5 por cento sobre o capital para compra de material circulante.....	7:326:5000	7:326:5000	7:326:5000	7:326:5000
Rendimento liquido das deducções anteriores.....	69:538:5456	112:135:5467	159:744:5855	192:319:5388
Parte do rendimento que pertence á companhia...	55:630:5764	88:981:5674	96:579:5176	101:811:5102
Parte do rendimento que pertence ao estado.....	13:907:5692	23:153:5793	63:165:5679	90:508:5286
Encargo annual do estado...	70:004:5000	70:004:5000	70:004:5000	70:004:5000
Receita total do estado por anno.....	18:303:5716	29:791:5764	72:309:5408	101:366:5464

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, conclue-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 praso 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.

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

1.º 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 Pova	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.º 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 amortisação, conclue-se que o capital será amortisado em pouco mais de quarenta e nove annos (49,1), por consequencia no fim do praso de cinquenta annos, por que é feita a concessão, tanto a empresa exploradora como o estado estarão livres de toda a divida.

3.º Deve ainda notar-se que a companhia tem attigido o maximo da garantia para despesas 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 amortisação 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 despesas feitas até ahi com o pagamento de juro e amortisação 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 engenharia.

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'amortisação em 50 annos. O fim da Companhia é crear uma mutualidade de titulos de caminhos de ferro e de tramways, e sabe-se por experiencia 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 accções do caminho de ferro do Périgord, dos tramways de Bayonne a Biarritz, dos caminhos de ferro departamentais e dos caminhos de ferro economicos do Norte. Estes dois ultimos são bastante conhecidos e apreciados para que seja necessario fallar n'elles. Emquanto 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 attingem aproximadamente a 20:000 francos por kilometro; o capital é de 1.500:000 francos sem obrigações. Os preços de compra d'estas duas especies d'accções tiverem por base o rendimento de 5 p. c.

Insisto no valor das aquisições feitas porque constituem a segurança da obrigação; 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 propostas feitas ao governo por M. Prosper van den Kerehove, 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 permittirá 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 despesas 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

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

2.ª 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 Villa 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, auctorisar a licença pedida para a execução das obras, taes como se acham projectadas, sujeitando-se o requerente ás seguintes prescripções:

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

2.ª Que os encontros da passagem superior sejam tambem construidos á mesma distancia, augmentando o comprimento do taboleiro;

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

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

5.ª 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 portuguezes, a fim de não ser prejudicada a exploração.

O que se comunica ao respectivo director fiscal, para os effectos 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.ª 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 Nive 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 fiscalisar a sua construcção.

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 provincia 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 provincia, 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 despesas accessorias, e alem d'elles haverá apenas a pagar o embarque em Lisboa, 100 réis por tonelada.

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 utilizado 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
» Lourical.....	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 despesas 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 dizel-o, 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 discipulos 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 obteem n'estes passeios.

São esses collegios que aproveitarão ainda da ampliação que é feita á tarifa, pelo aviso que hoje annunciamos no lugar 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 discipulos 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 Pova e Famalicão.—Foram discutidas na sessão do conselho superior do commercio e industria de 7 do corrente as tarifas geraes d'esta linha que até agora não tinham sido submittidas 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'o 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 concorrência 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, Pova de Varzim, Vianna, 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, Alcobaca (estação de Vallado), Leiria, (Batalha), e Figueira da Foz, poderão seguir no regresso por Alfarellos, Figueira, demorando se nas estações acima indicadas, mediante o pagamento de 3000 réis em 1.^a classe, 20500 em 2.^a, 10800 em 3.^a

Os que se destinem á Figueira e desejem igual concessão (em lugar de seguirem directamente por Alfarellos) tomarão na Figueira uma senha suplementar aos preços de 20500 réis em 1.^a classe, 20100 em 2.^a e 10500 em 3.^a

Especial P. H. n.º 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.....	90000
Despezas accessorias.....	300
Guia, sello e arredondamento.....	86

90386

Fronteira a Salamanca:

Transporte 136 × 54.....	70344
Imposto para o thesouro.....	270
Total.....	170000

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 communicação official do contracto realisado 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 Pova um serviço de bilhetes de ida e volta, por preços reduzidos, em 1.^a e 2.^a classes, e simples de 3.^a classe, das estações de S. Thirso a Guimarães para a Pova 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 occupar-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 tri-lhar, mas não menos certamente o labyrintho 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 applausos 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 póde attendel'os.

Para isso seria necessario que estivesse na sua alçada 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 augmento de tarifas, mas da terminação de uma concessão geral que a companhia fizera ao publico, e que reconheceu não lhe dar os resultados a que tão grande sacrificio lhe dava direito.

As tarifas n.ºs 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 quaes ningem se queixava, e algumas das quaes estiveram dezenas de annos em vigor sem alteração.

Não reclamou então o sr. Barata, ninguém as classificou de prejudiciaes ao paiz, antes com ellas prosperou e se desenvolveu o trafego das linhas, as zonas por ellas atravessadas, a agricultura e o commercio, e se á industria manufactora não succedeu o mesmo, resabido é que não foi á falta de facilidades nos transportes, aos seus economicos preços, que isso se deveu, mas á indolencia que o nosso paiz teve sempre para produzir o de que precisa, mas ao retrahimento que os nossos capitaes sempre tiveram—e continuam a ter—para se empregarem em fabricas dentro de fronteiras portuguezas.

Questões muito complexas são estas para que as tratemos aqui, e por isso tambem muito nos surprehende 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 Publicas para resolver a questão.

A tarifa n.º 1 de mercadorias, era mais beneficosa para o publico do que as que a precederam e que por fim vieram de novo substituí-la? Pois manteve-a em todas as linhas onde estava na sua alçada conservá-la:

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

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

Emquanto, pois, as tarifas definitivas se estudam e se approvam, muito bem fará a Associação, como qualquer outro corpo colectivo, os srs. Barata e Bandeira de Mello, como qualquer outro industrial, estudando maduramente este assumpto, estudo que é de tão grande importancia 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 official, que recebemos, dos delegados á 4.ª sessão em S. Petersburgo, figura o nosso paiz pela seguinte fórma:

Por parte do governo, ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria—o sr. Joaquim Pires de Sousa Gomes, engenheiro de 1.ª classe, membro da junta consultiva d'obras publicas 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 Candido 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 colonias Portuguezas—ainda não nomeados os delegados.

Esta lista é antiga, e portanto inexacta.

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 numero muito inferior ao que tem figurado nos anteriores congressos e reduzido ao strictamente indispensavel. Aos demais, empregados superiores da companhia, deu esta unicamente a sua representação para poderem gosar das competentes vantagens no transporte.

Da Companhia Nacional vae tambem o sr. Pedro Ignacio Lopes.

Commercio com a Hespanha

Por accordo com o governo portuguez o governo hespanhol resolveu applicar a 2.ª 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 commercio nosso com aquelle paiz ficam beneficiadas mais ou menos, a saber:

Pedras de construcção cada 100 kilos	pagava	0,40	paga	0,20
Bagas de sabugueiro	" " "	12,00	"	10,00
Cera em bruto	" " "	30,00	"	25,00
Sal commum	" " "	3,90	"	3,25
Madeiras de construcção	metro cubico	6,00	"	5,00
Couro e pelles em bruto	100 kilos	7,20	"	6,00
Tripas	" " "	25,35	"	19,50
Cebo 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 relatorio d'esta companhia apresentado á assembléa 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 liquido, pesetas..... 38.490.113,79

O producto liquido em 1890 foi pesetas. 34.738.377,41

O augmento 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 assembléa approvou o contracto para a aquisição da linha de Valencia a Utiel, *Este de España*, 88 kilometros, auctorizou a emissão de 124.000 obrigações de 3 % ou de 82.000 de 5 %, e renovou as autorisações ao conselho para realisar contractos 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 pesar da opposição que encontrou em Brookling, a adapção do systema de conductores aéreos para a tracção nos transways electricos, é este o unico systema que funciona e com exito inspira bastante confiança aos capitalistas. Pelo mau resultado dos accumuladores em New-York, considera o sr. Crosby quasi possivel a sua applicação aos transways, para um serviço regular.

Não se deve duvidar que os accumuladores tem actualmente bastantes inconvenientes, para serem empregados nos transways, mas tambem é indubitavel que tem prestado já bons serviços, tanto em Inglaterra como na Belgica, e mesmo em Portugal onde tivemos durante muito tempo uma boa experiencia com um carro do systema Julien e outro de invenção portugueza, do nosso distincto electricista o sr. Herrmann.

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

Basta ver que este systema de locomoção só permite que os carros andem n'um determinado percurso, emquanto que o de accumuladores torna os carros applicaveis em todas as linhas.

COMMERCIUM PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, nos mezes 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
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	429:701	551:306
Diversas substancias e productos.....	185:997	191:113
Manufaturas 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	438:413	195:884
Total	7.433:521	5.896:934

Exportação nacional e nacionalizada

	1891	1892
Animaes e seus productos	40:280	40:113
Lã e pellos	33:682	31:138
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
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	18:593	49:822
Diversas substancias e productos.....	376:918	312:994
Manufaturas 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 commissão executiva dos festejos commemorativos de Huelva, um elegante programma, em gothico, das festas que deverão realizar-se por este motivo n'aquella cidade.

O praso é o mais largo que se tem visto em festejos publicos: 72 dias de continuas 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 artifício, 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 mezes d'este anno, comparadas com as do anno anterior, são as seguintes:

Rêde não garantida:

	1891	1892
Passageiros.....	369:730#940	435:135#779
Grande velocidade....	81:337#603	100:681#266
Pequena	384:804#021	422:862#186
Total	835:872#564	958:679#231

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

	1891	1892
Passageiros.....	30:539#840	25:949#865
Grande velocidade....	6:026#985	4:455#104
Pequena	41:784#013	32:376#690
Total	78:390#838	62:781#659

O total foi portanto 914:223#402 ou menos em 1892.... 107:237#488

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

Aquella differença de 107 contos acha-se hoje reduzida a pouco mais de metade, como se vê da nossa tabella de rendimento das differentes linhas.

Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

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

SENHORES:

A situação geral de Portugal, de que havíamos já ressentido os effeitos em 1890, aggravou-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 consequências de um mal que não poupou ninguém. 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 Alfaiellos, 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 regre-sar a nossa linha quando se abrir a ultima secção: de Covilhã á Guarda, onde a linha da Beira Baixa se encontra com a nossa rêde, mais n'este troço os trabalhos estão parados e enquanto esta lacuna subsistir, as nossas receitas serão affectadas 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 obligatorios estrangeiros, os resultados, já de si desfavoraveis, foram aggravados ainda pela elevação successiva e persistente do cambio. Com effeito, os productos da exploração dos quaes nos consideramos sempre no dever de entregar a totalidade aos nossos obrigacionistas, são realisados em réis e as despesas 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 notavel. De todas estas causas soffre a companhia os effeitos.

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

As receitas e as despesas 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 attribuida a passageiros frs.....	83:789,49
mercadorias de pequena velocidade frs..	191:182,93

DESPEZAS

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

de fr.....	44:936
As nossas despesas não excederam a fr.	914:555,87
o que corresponde por kilometro e por anno a fr.....	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 sejam 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 attribuido á conta de seguros fr..... 1:765

Para differenças 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 eventualidade de exploração fr..... 135:000

O restante..... 204:728,48

será junto ás sommas que os resultados da exploração nos permittirão distribuir aos obrigacionistas.

CONTA DE PRIMEIRO ESTABELECIMENTO

Esta conta só augmentou 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 insufficiencias dos productos será publicada a seguir ao balanço.

(Conclue.)

Os negocios da Companhia Real

O conselho occupa-se actualmente de estudar uma proposta de mr. Closon, um dos representantes dos obrigatarios francezes, tendente a regularisar a situação da companhia para com os seus crédores.

Segundo ella crear-se-hiam 400.000 novas acções das quaes 300.000 seriam distribuidas aos obrigatarios em substituição de todas as obrigações actuaes em circulação, pagando-se a divida fluctuante e resolvendo a questão com as linhas hespanholas.

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

Segundo se affirma, juntando ás actuaes réceitas liquidas as subvenções do governo é um milhão de francos de economias, obter-se ha 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 economica e financeira se não modificou sensivelmente na quinzena decorrida, mantendo-se por assim dizer, o *statu quo* resultante do conflicto aberto entre o governo e os portadores estrangeiros de titulos portuguezes.

E' já oficialmente conhecido o texto da nota allemã e de resposta ao governo portuguez. Ambos estes documentos foram publicados na folha official do governo allemão e em nada modificam as opiniões que ácerca d'elles manifestámos pelas simples informações officiosas sobre o seu contheudo.

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 allemão o nosso governo indica claramente que vae sugerir a questão ao parlamento, para elle decidir em ultima instancia, claro é que se espera essa reunião.

Não se comprehende bem como o governo possa adiar indefinidamente a convocação das camaras, pois, de certo, os vencimentos dos *coupons* d'outubro e de janeiro lhe acarretarão difficuldades, que seriam menos extensas se o governo podesse contar já com os elementos de auxilio moral do parlamento.

No paiz visinho, onde a crise economica e financeira é muito grave, o governo, apesar da forte opposição que lhe estão fazendo, não tem abandonado, nem por um momento, o recurso parlamentar, para assegurar a sua politica financeira, habilitando-se a levar a cabo as reformas que julga indispensaveis para o equilibrio orçamental.

Na Hollanda, na Grecia, na Italia, onde principalmente avulta a questão financeira e se estão realisando importantes reformas, os governos respectivos não se tem alheiado do parlamento, pelo contrario, tem-se identificado o mais possivel com elles para juntos collaborarem nas reformas necessarias para regularisação das finanças de cada um d'aquelles paizes.

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

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

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

Do Brazil tem chegado algum papel sobre Londres, mas cada vez mais reduzido, visto que o cambio se conserva, infelizmente, a 10 $\frac{1}{2}$, 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 $\frac{7}{8}$ e 698. Tem havido grande concorrência de papel para desconto.

Tem sido muito diminuto o movimento nos valores nacionaes na Bolsa de Lisboa. Nas inscrições deu-se uma pequena alta, tendo passado successivamente as inscrições de 30 a 30,50, 31,40, 32 e 32,50, ficando hoje a 31,55 e os titulos de divida externa acompanharam este movimento com pequenas differenças. Em obrigações dos emprestimos limitadas transacções, havendo procura das de 4 p. c. de 1890 ao preço de 33 $\frac{5}{100}$ réis.

As acções dos bancos, que no principio da quinzena haviam tido nova baixa, levantaram um pouco, mas as do Banco de Portugal, por exemplo, que chegaram no semestre findo a 126 $\frac{5}{100}$, baixaram a 114 $\frac{5}{100}$ réis, ficando agora a 114 $\frac{5}{100}$ réis. As acções de outros bancos acompanham proporcionalmente esta escala.

*

Estão concluidos os trabalhos da commissão encarregada pelo governo de estudar as causas do decrescimento das receitas aduaneiras. Claro está que o facto, que aliás não devia ter surprehendido ninguem, é attribuido á diminuição da importação e da exportação por causa dos novos regimens pautaes, ao desenvolvimento do contrabando, que creou novos incentivos, e outras causas relativas ao pessoal.

J. F.

Bolsa de Paris, 12.

A quinzena deslizou tranquilla, e os ultimos compromissos liquidaram-se sem difficuldade. Chegou-se a temer que, em virtude dos bruscos movimentos de alta do mez passado, alguns banqueiros ficassem compromettidos mas nada d'isso se deu, felizmente.

Eis a situação da praça; enquanto ás tendencias do mercado continuam a ser firmes, e o curso de 99 ultimamente fixado ao 3 $\frac{0}{100}$ é prova d'isso.

Mas o que se dirá da fraqueza persistente dos fundos estrangeiros, o Exterior, o Oriente, o Italiano? Subirão tambem quando a chamma 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 $\frac{0}{100}$ a 99 não é certo que elles o possam manter n'este curso até o outomno.

Não se pensou, ao eleva-lo, que vamos entrar na estação morta, que antes de dois mezes nenhum negocio sério poderá fazer-se e mau foi que em logar de se elevar a 3 $\frac{0}{100}$ até 100 gradualmente, se levasse isso de afogadilho, como, succedeu.

Todavia, bom é accrescentar que se as cotações não estão tão firmes como ha alguns mezes, isto se deve já á approximação da partida para o campo e de liquidacões 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 approvação do projecto de emprestimo recuou a 62,80; o Portuguez está firme mas a 23 $\frac{3}{4}$.

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 emprestimo nem mesmo da collocação do resto do ultimo emprestimo de 3 $\frac{0}{100}$.

Os fundos Argentinos perderam bruscamente a tranquillidade 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 creação d'um banco nacional em Buenos Ayres, motivado pela insufficiencia das subscrições. O premio de ouro subiu de novo a 221 $\frac{5}{8}$.

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 Tiegfried, autorisando as caixas economicas a emprestar ás communes, 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 Oitomano faz 555.

Fraco tambem 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 mezes a 1.147:554 fr.

A interpellação que devia ter logar no parlamento francez, sobre as negociações commerciaes com a Hespanha foi retirada; as tarifas votadas pelo parlamento foram applicadas á Hespanha desde 1 do 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	TITULOS	1892 — JULHO — 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...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris.....	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	58.000	—	58.000	—	—	55.000	—	—	—	—	—	53.000	—
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza...	—	74	73.50	72.50	74	75	74	72	75	74	—	—	73	—
	» Madrid-Caceres-Portugal ..	50	50	50	50	50	50	50	—	—	—	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha	175	180	177	175	175	177	176	—	—	—	—	—	168	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante ..	197,50	—	200	198	—	198	192,50	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	340	335	—	338	327,50	330	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza...	110	110	114	112	111	112,50	113	114	115	114	112	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal...	140	135	135	135	135	—	138	139	—	140	135	—	—	—
	» Norte Hespanha 1. ^a hypotheca	347,25	348,75	349	346	343	340,25	342	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres..	» C. ^a da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa	50	51	50,25	50,25	48,50	48,50	48,50	48,75	48,25	48,50	48	48	—	—
Bruxellas..	» Atravez d'Africa	52	52	52	52	52	52	52	52	46	45	45	46	—	—
Berlim....	» Companhia Real 4 1/2 0/0.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1892			1891			Totaes		Differença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	1892	1891	1892	1891
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	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
	25 1 Julho	—	54.135:000	74:456	—	56.338:460	81:649	1.263.784:000	1.355.460:090	—	91.676:090
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sul e Sueste...	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	—	5.103:000	15:284	—	4.023:000	23:946	111.523:000	83.085:000	27.438:000	—
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	10 16 Junho	475	13.916:500	29:298	475	11.800:225	24:842	304.843:940	313.660:800	—	8.716:860
Minho e Douro.	17 23 »	—	16.118:870	33:934	—	15.546:910	32:730	320.962:810	329.207:710	—	8.244:900
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	— — —	353	—	—	353	—	—	—	—	—	—
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta.....	28 3 Junho	253	4.302:012	17:004	253	4.919:829	19:446	109.143:932	138.999:797	—	27.655:865
	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	117.429:553	148.935:002	—	31.605:649
	3 9 Junho	105	1.223:061	11:648	105	1.040:221	9:907	26.606:180	25.764:873	841:307	—
Nacional (Mi-randella e Vi-zen).....	10 16 »	—	1.200:785	11:432	—	1.184:002	11:285	27.869:476	26.948:875	920:601	—
	17 23 »	—	1.106:119	10:535	—	1.165:682	11:101	28.976:595	28.114:557	862:038	—
	— — —	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guimarães.....	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Hespa-nha	17 23 Junho	2803 P.	1.367:201	488	2803	1.373:142	490	30.967:710	32.078:182	—	1.110:472
	24 30 »	—	1.334:965	476	—	1.336:387	477	33.332:705	33.414:573	—	81:868
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid — Zara-goza—Alican-te.....	18 24 Junho	2672	1.057:946	396	2672	1.143:006	424	24.781:649	26.560:104	—	1.778:455
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	11 17 Junho	894	264:238	296	894	240:151	269	6.428:255	6.454:851	—	26:596
	18 24 »	—	260:269	292	—	232:241	258	6.684:025	6.687:093	—	3:068
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zafra a Huelva.	18 24 Junho	180	48:193	268	180	41:380	230	1.248:238	1.063:728	184:509	—
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas no mez de abril de 1892

Ludovico Van Vestrant e Richard Wakeham Baxter.—Aperfeiçoamentos emapparehos para carregar as retortas inclinadas de gaz, (a).—6 de abril de 1892.—1 anno.

Sociedade anonyma americana «The Bohls Tigarette 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 tolhas e pequenos troncos das isonandras, dicho-opsis ou outras arvores de gutta, pelo emprego do bisulphureto de carbonio e appareho industrial que se emprega.

D. Enrique Teigeiro Gonzalez.—Novo carvão artificial em paes, denominado «patente Henry».—27 de abril de 1892.—15 annos.

Paul Cottancin.—Trabalhos em materia plastica com armação ou esqueleto de teia ou rede de metal.—27 de abril de 1892.—15 annos.

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

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

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

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

Companhia geral belga de luz electrica.—Candieiro denomina 10. «Candieiro Sol».—4 de abril de 1892.

Amaro Alfredo de Azevedo Araujo e Gama.—Fabricação de botijas de grés para envasilhamento de genebra nacional.—19 de abril de 1892.

Eduard Cassalette e David Kunhardt.—Tecla de contacto multiplo de telegraph Morse para expedir um telegramma simultaneamente para varias estações.—13 de abril de 1892.

David Kunhardt.—Novo systema de telegraphia rapida.—13 de abril de 1892.

Julius Erleuwein.—Machina para lavar limas.—18 de abril de 1892.

Serviço postal

Aviso

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

Cartas ordinarias, cada 15 grammas.....	100
Bilhetes postaes simples, cada um.....	30
Bilhetes postaes de re-posta paga, cada um.....	60
Jornaes e outros impressos, cada 50 grammas...	20
Amostras.....	Até 100 grammas..... 40
	Cada 50 gram. alem das 100..... 20
Manuscriptos.....	Até 250 grammas..... 100
	Cada 50 gram. alem das 250..... 20
Correspondencias registadas.....	Premio de registo, cada carta, bilhete postal ou maço, alem do respectivo porte..... 50
	Aviso de recepção, cada um..... 50

Linhas portuguezas

Mormugão.—Tendo as *Novidades* transcripto de um jornal inglez parte de um artigo que se referia ao contracto 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, propoz-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 mezes, 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 necessario, 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 substituida a garantia, ou á companhia assistia a faculdade de entregar o caminho de ferro e outras obras que lhe pertencessem, precedendo aviso de seis mezes.

«Consta-nos que o governo offereceu 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 pôde fazer suppôr que o rendimento do abkari diminua, antes, com as alterações realisadas, é muito provavel que aumente consideravelmente.

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

«Devemos acrescentar que as considerações do relatorio são formuladas nos termos mais lisonjeiros 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-Estrella.—O distincto 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 *navette*, 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, Marvilla 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 augmenta 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 Principe, 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 necessario.

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

Linhas hespanholas

De Torralba a Sória.—Abriu no dia 2 á exploração esta linha, ficando, em virtude do accordo 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 kilometros; Miño, 19; Radona, 29; Adradas, 45; Coscurita, 54; Almazán, 61; Matamala, 72; Tardelcuende, 79; Quintana Redonda, 85; Navaicaballo, 94; Sória, 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 fiscalização do engenheiro auctor do projecto, o sr. Medis.

De Linares a Almería.—Foram começados no dia 20 do mez passado, os trabalhos para a construcção da ponte de Andarax, a mais importante d'aquella linha, a qual medirá 387 metros, constando de 4 tramos de 50 a 60 metros e outros 4 de 35 metros.

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

O serviço parece que sera feito por sete carros motores electricos, 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 transportados 30.000 passageiros, e nos dias ordinarios 13.440. A velocidade media da machina chegará a 15 kilometros por hora.

De Gandia a Alcoy.—E' provavel que no proximo mez de setembro se abra á exploração esta linha que foi começada pela companhia dos caminhos de ferro economicos de Villena a Alcoy e Yecla, tendo de ser acabada por uma empreza ingleza, que o construiu 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 sufficiente para terminar a linha até Jaca.

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

Linhas estrangeiras

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 escripto* 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 completo 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 ausente do seu logar, o ministro retirou-lhe ha esta licença fixando-lhe uma residencia bem afastada da direcção da companhia do Midi.

ALLEMANHA

O movimento de mercadorias nas linhas allemãs em 1891 foi 159.493:531 toneladas contra 151.681:437 em 1890. O augmento é, pois de 5 %. As principaes mercadorias foram:

Oleos	61.338.648
Lignite	12.707.373
Madeira	9.492.866
Pedra calcarea	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, porem, seriam a diferentes alturas para evitar os crusamentos em angulo recto, ligando-se n'estes pontos entre si por meio de escadas e ascensores.

Nos pontos onde houvesse espaço construir-se-hiam vastas salas de espera ao nivel 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 barattissimo.

ASIA

O caminho de ferro de Jaffa a Jerusalem, construido pela sociedade franceza, avança rapidamente; diz-se que estará construido no mez de outubro proximo. A linha de Jaffa até proximo das montanhas está estabelecida em boas condições e já aberta ao publico. 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. N'esse ponto ha grandes difficuldades 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 ramal 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 collegiaes e seus professores ás estações da linha da Beira Baixa

Desde 1 de agosto de 1892 serão vendidos nas estações de Castello 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 logares 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 Torres 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 Torres 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, 1.740; 2.ª, 1.240, 3.ª, 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 11,40 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 mez 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 admitido a licitar tem o proponente de fazer o deposito provisorio da quantia de 20.000 réis, na thesouraria dos mesmos caminhos de ferro, que será 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 logar 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 deposito provisorio 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 logar 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 deposito provisorio 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 logar 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 acceta 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.ª As quantidades não são garantidas pela Companhia que unicamente se obriga pelas que forem verificadas á pezagem.

2.ª A Companhia entregará as sucatas em wagons sobre a ponte da estação de Lisboa, todas as demais despesas 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^k.

As propostas deverão ser acompanhadas do deposito provisorio 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 a 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 annuciado para a arrematação de 179 tonelladas de ferro diverso, vigoram as mesmas condições, alteradas, unicamente, quanto ao deposito provisorio 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 sobrescripto 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. Antwerp.....	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.ª.....	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 COMMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

Recommandées

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

Santarem.—José F. Canha.

Portalegre.—Brito & Irmãos, agencia de despachos.

Porto.—Augusto Laverre—rua de S. Francisco.

Porto.—A. Alberto Gonçalves, rua das Flores, 85.

Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—casa de commissões.

Valencia d'Alcantara.—D. Laureano Fernandez.—Agente commercial e aduaneiro.

Madrid.—Cesar Féreal—Echegaray, 15 pral.

Londres.—Fernando Demolder—21 Gt St. Helens.

Liverpool.—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.

Manchester.—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.

Bruxellas.—P. Willemin—Avenue Louise, 217.

Hambourg.—Augusto Blumenthal.

Praga, (Bohemia).—Arthur Gobiet—Karolinenthal.

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

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA **Hotel Avenida**—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures.—Avenida, 55—Prop. 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 diante.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FIGUEIRA DA FOZ **Casino do Mondego**—da praia da Figueira da Foz, 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 salas por preços modicos.

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

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

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

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

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

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

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

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

SALAMANCA **La Burgalesa.**—Casa situada en el punto más céntrico de la población, toda clase de comodidades, habitaciones confortables, esmerado trato y excelente servicio. Precios económicos. Coches 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 aparelhados, parquets nacionaes e estrangeiros, madeiras para marcenaria, ditas para caruagens, ditas em folhas para machinas de recortar, portas feitas, molduras e guarnecimentos, 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.

Material ceramico

Tubos de grés superior, lavatorios de todos os feitios, bacias, syphões e aparelhos para retretes, telha franceza 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 platibambas, telhas de vidro para claraboias, etc., etc.

Material para estuque

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

MATERIAES DIVERSOS

Cimento de Portland, cal hydraulica de Marselha, pozzolana dos Açores, chapa de magnesit para forrar chalets, barracas, etc., ardosiá para telhados, dita para guardas de sumidouros, vidraça para janellas, vidros polidos francezes, 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.

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**

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

CHARRUAS S. S.

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

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

Porto, 23 de maio de 1892.

O GERENTE: LUIZ FERREIRA DE SOUZA CRUZ

La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcção

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construcção

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

Material fixo e movel para Caminhos de ferro
linhas americanas e obras publicas

LOCOMOTIVAS - TENDERS - CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

Gruas hydraulicas - Signaes - Mudanças e cruzamentos de via
PLACAS E PONTES ROTATORIAS

TRANSBORDADORES - RESERVATORIOS

Peças de forja diversas, molas e laminas - Rodas

Especialidade de rodas em ferro forjado

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

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

Adresse telegraphico — *Métal, Bruxellas*



INCENDIOSCOPIO

ALMEIDA & SILVA

T. DE S. NICOLAU, 60

LISBOA

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

Inventores e cons-
tructores do avisa-
dor d'incendios de-
nominado « INCEN-
DIOSCOPIO ».

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

mente as vantagens de tão util como humanitaria
descoberta.

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

Endereço telegraphico

INCENDIOSCOPIO - Lisboa.



J. B. FERNANDES & C.ª

Successores de José Gregorio Fernandes

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

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

Zinco, chumbo, cobre, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas,
garrações, linho para cordoaria e para fiação, flor de enxofre,
enxofre em pedra e moído

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 munhão, louça de ferro estanhada
e esmaltada, garrações, garrafas, tinta 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 PAGMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24
LISBOA

FUNDICIÓN TIPOGRÁFICA DE RICHARD GANS, MADRID-39, PRINCESA, 39

Medalla de mérito en la Exposición Literaria-Artística. De plata en la Exposición Minera.
De plata en la Exposición de Barcelona. Condecorado con la Cruz de Carlos III. Diploma de Honor en la Ex-
posición 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, Jarnica, Caprichosa, Latina moderna, Utopian, Rubens
Inglesa de novísimo corte.
Oria Ojival, Oria Excelsior.

Vinetas taurinas, Religiosas y de Anuncios.

REPRESENTACIÓN Y DEPÓSITO de las siguientes FÁBRICAS EXTRANJERAS:

H. Berthold, Berlin, FILETAGE DE BRONCE.

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

A. B. Fleming & Co., Edimburg. GRAFIA Y ENCUADERNACIÓN.

Sachs & Co., Mannheim. — Day & Collins Ld., Londres, LETRAS DE MADERA.

Albert & Co. Sociedad Anónima, Frankenthal. MAQUINARIA PARA IMPRENTA, LITO-

F. Uytendael & Co., Bruselas. GRAFIA, HELIOTIPIA, ETC.

Dietz & Lising, Leipzig, GUILLOTINAS Y TODA MAQUINARIA PARA ENCUADERNACIÓN.

Benz & Co., Mannheim, MOTORES A 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 Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA--SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras

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

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

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

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. da Prata, 8, 2.º

EM MADRID

Cesar Fereal

Calle de la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal—HAMBURGO

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 para 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 carga para o referido porto e para **Livorno, Napoles, Bari, Palermo, Messina, Veneza, Trieste, Constantinopla, Smyrna, Odessa, Pireu e Salonica**.

Todos estes paquetes tem camarotes de luxo especiaes para quem os encomendar 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.ª

4, Praça dos Romulares.

MALA REAL PORTUGUEZA

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



Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

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.

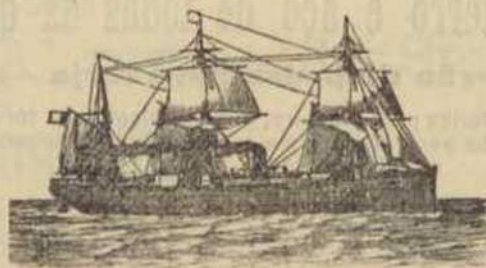
Recebe carga e passageiros para a INDIA e MACAU com transbordo em ADEN.

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.

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

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

AGENTES

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

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



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linhas 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 percepção em todo o percurso, por 4:000 kilogrammas	1\$840 ..
Minimo de expedição por wagon completo:	
Minerios de todas as classes.	40:000 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.^a Além dos preços supra cobrar-se-hão as despesas accessorias de evoluções e manobras em conformidade com a respectiva tarifa.

2.^a As operações de carga e descarga dos wagons serão sempre effectuadas pelos expedidores e consignatarios, sem o que não será applicada a presente tarifa.

3.^a As expedições taxadas por esta tarifa gosarão do praso de 30 dias de armazenagem gratuita na estação de destino.

4.^a 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

Linhas de Lisboa-Cintra-Torres e de Torres-Figueira-Alfarellos

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 vagon completo de $\left\{ \begin{array}{l} 4:000 \text{ kilogrammas de rama.} \\ 8:000 \text{ " de lenha, fachina e toros.} \end{array} \right.$

ou pagando como tal

Por tonelada e kilometro	9 réis
Minimo de percepção em ambas as linhas por 4:000 kilogrammas	1\$400

Desde 1 de Agosto de 1892

Condições

1.^a Esta tarifa só é applicavel ás remessas procedentes da linha de Torres-Figueira-Alfarellos para a estação de Alcántara-Terra.

2.^a Nos preços resultantes da applicação da presente, consideram-se incluídas as despesas accessorias de evoluções e manobras.

3.^a As operações de carga e descarga dos wagons serão sempre effectuadas pelos expedidores e consignatarios sem o que não será applicada a presente tarifa.

4.^a As expedições taxadas por esta tarifa gozarão do praso de 30 dias de armazenagem gratuita na estação de destino, comtanto que este deposito, *para cada consignatario*, não exceda a 150 toneladas.

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

5.^a A Companhia não assume responsabilidade alguma pelas expedições a que se refere a presente tarifa durante a sua permanencia em deposito.

6.^a 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