

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, 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

Annexo d'este numero

Tarifa especial n.º 2, do Sul e Sueste, para o transporte de farinhas e semeas, cereaes e legumes secos.

SUMMARIO

Ainda o porto de Lisboa.

Carta da Belgica, por A. Urban.

Parte oficial. — Portarias de 3, 4 e 10 de agosto e alvará de 21 de julho, do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria.

Tarifas de transporte.

Congresso de caminhos de ferro.

Paris-Lyão-Mediterraneo.

A machina de vapor. — Extracto do livro do sr. engenheiro Ramiro Martins Cardoso

— Estudo particular das machinas.

Publicações recebidas. — Catalogo de materiais de construção — Associação Commercial de Lisboa — Associação Commercial do Porto — Relatório da gerência e parecer do conselho fiscal da Companhia dos caminhos de ferro de Guimarães — L'ordre Social — Paris nouveau et ancien.

Commercio portuguez.

Freio de vacuo automatico.

Importação de machinas.

Carteira dos acionistas.

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

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

Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.

Linhos portuguezas. — Linha urbana do Porto — Linha de Pungue — Um caminho de ferro em projecto — Sul e Sueste — Loanda e Ambaeia.

Linhos hespanholas. — Norte de Hespanha — Este de Hespanha — Concessão de caminho de ferro — De Barcelona a Puigcerdá em 10 horas — Projecto de caminho de ferro de Calaf a Villanueva y Geltrú.

Linhos estrangeirases. — Russia — Estados Unidos — Republica Argentina — Mexico.

Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta. — Relatório do conselho fiscal.

Mercado de metaes.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Casas recomendadas.

Agenda do viajante.

Annuncios.

Ainda o porto de Lisboa

A importancia d'este assumpto que vae representando, infelizmente, mais uma complicação para o longo rol das muitas que teem assoberbado o nosso pobre paiz nos ultimos trez annos, merece bem que voltemos a elle, porque não será demais que juntemos ao que dissémos no numero anterior, outros argumentos que o andamento do negocio nos suggere.

Sabe-se que o governo francesz enviou ao nosso uma nota sobre este assumpto, e ha quem avance que os termos d'esse escripto se afastam da simples manifestação de um desejo de que a liquidação entre o governo e Mr. Hersent se faça nos termos mais vantajosos para este.

Tudo é possivel n'este malfadado paiz e n'este tempo que vamos atravessando, em que, desde a Inglaterra até o Japão, nenhum paiz duvida intrometter-se nos nossos negocios, certo de que — dado o estado de fraqueza em que nos achamos — tudo lhe é permittido.

Farta messe de rasões tinhamos na questão Mac-Murdo, do caminho de ferro de Lourenço Marques, e não obstante, não foi sem dificuldade que conseguimos leval-a ao bom caminho de uma arbitragem.

No caso presente a nota do governo francesz tem a facil explicação de que, sendo-lhe exposto o caso pelo seu subdito, certamente que este lhe descreveu a situa-

ção com as cōres tendentes a fazer acreditar aquelle governo que a rasão não estava do nosso lado.

E, pois, de crer, que explicado este ponto, enviado áquelle governo o contracto que nos obrigava para com mr. Hersent, a sua leitura será bastante para o convencer do nosso direito.

Será, talvez, mesmo esse o meio de se estabelecer implicitamente a arbitragem a que o grande empreiteiro não quiz recorrer e que o contracto prevê.

Todos os juizes nos servem, embora pertençam á parcialidade contraria, tal é a confiança que temos na sua justiça e no nosso direito.

Que a França leia o nosso contracto, e verá d'elle que a nada mais nos obrigava do que a pagar ao empreiteiro em moeda corrente do paiz.

E verá d'elle que no caso de divergência entre as duas partes — o empreiteiro e o governo portuguez — um ou outro só devem recorrer:

A arbitragem;

Aos tribunaes portuguezes.

E verá mais: verá que não está nas atribuições de qualquer das partes declarar o contracto nullo para se eximir á continuação do cumprimento das obrigações que elle lhe impõe.

Que o governo francesz consulte o mais rudimentar tratado de direito e concluirá que não é dado a um contratista legislar por si sobre os proprios deveres, e impôr á outra parte modificação de condições que do seu contracto não constam.

Que o governo francesz veja que o nosso paiz, na situação angustiosa que tem atravessado, não deixou de pagar a Mr. Hersent os seus trabalhos effectuados, e que ainda hoje, que elle os paralysou, lhe está liquidando com toda a urgencia a medição das obras para o embolsar do que lhe pertence.

Tudo isto o governo francesz poderá apreciar da resposta que por certo lhe será dada, mas o que não poderá ver, o que não consta dos documentos que a um ministro é dado enviar a uma chancellaria estrangeira, é a questão moral, a que se filia nas rasões de justiça com que se pode dizer ao importante contratista francesz que elle devia ser o primeiro a reconhecer o caso de força maior pelo qual o governo, pagando-lhe em moeda depreciada, não faz mais do que sofrer as consequencias de uma certa ordem de ideias que, outro tempo, presidiram aos destinos do nosso paiz.

Fomos incautos, confessamol'o; uma das nossas maiores leviandades foi comprometter-nos a uma fabulosa despesa comprehendendo essas grandiosas obras.

Mr. Hersent bem o sabe.

Bem sabe que elles não eram de urgencia; bem sabe que as condições em que foram contratadas não foram as mais economicas — que foram mesmo as menos economicas.

Não desconhece que o bom negocio não foi para Portugal, e tão bom negocio o reputou o habil empreiteiro que, não confiando na vantagem das suas propostas,

espalhou a mãos largas umas certas participações que tambem não eram *moeda corrente do paiz* na época em que foram dadas.

Tanto Mr. Hersent reputava o seu contrato perigoso e só lucrativo para elle, que quiz interessar varias pessoas na *reussite de l'affaire*.

L'affaire por essa occasião sorriu-lhe, e o empreiteiro esfregou as mãos; mais tarde, quando esse e outros arrojados emprehendimentos nos conduziram á triste situação que atravessamos, *l'affaire a echoué*, e felizes de nós se fosse só esse...

O sr. Hersent foi um dos nossos commensaes quando, na lauta mesa do orçamento, tinhamos logar para todos em fartos banquetes.

Hoje o amphytrão de outr'ora serve apenas umas dissaborosas sopas no logar dos primorosos aceipipes.

O paladar de s. ex.^a resente-se, acostumado ao faisão *trufé* — sentimos muito, e cá nos ficamos com o parco alimento que é unico que podemos tomar.

Que s. ex.^a se levantasse da mesa mas que não nos dêsse com os pratos na cara.

Carta da Belgica

Bruxellas, 10 de agosto.

Ha já alguns mezes, escrevi para o jornal "A Industria" alguns artigos acerca da Caixa Geral Economica e de Aposentações Belga. Vou hoje extrair do relatorio que acaba de aparecer, sobre as operações e a situação d'esta instituição, algumas informações, relativas ao anno de 1891, que devem interessar os leitores.

A tabella seguinte, relativa á classificação dos novos depositantes por sexos e profissões, demonstra claramente que, se a instituição estende os seus benefícios a todos as classes sociaes, é sobretudo aos operarios que rende mais revelantes serviços: o numero de livretes abertos em 1891, para adultos, elevou-se a 69:107, dos quaes 40:955 foram destinados a individuos pertencentes ás quatro primeiras categorias, exclusivamente compostas de operarios; é, alem d'isso, para notar que o numero de 9:620 mulheres pertencentes á penultima categoria comprehende, na sua maior parte, esposas e filhos d'operarios, que ahi figuram sob o titulo de "occupações domesticas".

A importancia do numero de livretes abertos em nome de menores é sobretudo devida á economia escolar, e atesta os esforços meritorios que fazem os membros do pessoal d'ensino, para inocular nos seus discípulos ideias d'ordem, d'economia e de previdencia.

Classificação, por sexos e profissões, dos depositantes de 133:472 livretes abertos em 1891 e submettidos a observação

	Homens	Mulheres	Total
Trabalhadores	2:369	17	2:386
Operarios industriaes e depositantes exercendo officio	13:640	3:683	17:323
Jornalistas e operarios agricolas	9:679	2:332	12:011
Creados de servir	2:259	6:976	9:235
Militares	3:250	2	3:252
Commerciantes a retalho	2:564	1:145	3:709
Professores	470	338	808
Funcionarios e empregados	4:448	433	4:881
Profissões livres	1:182	118	1:300
Chefes de estabelecimentos agricolas, industriaes e commerçiantes	1:950	496	2:376
Proprietarios, rendeiros, individuos sem profissão, ou profissão domestica	2:206	9:620	11:826
Menores	35:291	27:942	63:233
Total dos livr. em nome de partic.	79:308	53:032	132:340
Livr. creados em nome de sociedades	(de socorros mutuos		92
	(de economia		244
	(diversas		796
Somma	133:472		

O numero de 25:090 livretes em nome de mulheres adultas, de compõe-se da seguinte forma:

2:883 casadas
3:436 viúvas
18:771 solteiras

A decomposição do numero de livretes abertos em nome de mulheres adultas indica que um numero relativamente restricto de mulheres casadas fruem os benefícios que proporciona a instituição; este facto é devido aos obstaculos que a legislacão actual oppõe aos poderes conferidos ás mulheres casadas; esperamos em todo o caso que dentro em pouco a legislatura resolva esta importante questão.

A. Arban.

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

2.^a Repartição — Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella, relativa ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1892 (2.^o semestre do anno economico de 1891-1892): ha por bem, conformando se com o parecer de 25 de julho findo da junta consultiva de obras publicas e minas, aprovar a referida liquidação e ordenar que á referida companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.^o da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, como liquidação da garantia de juro do 2.^o semestre do anno economico de 1891-1892, a quantia de 29:611.7067 réis.

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

Paço, em 3 de agosto de 1892.—Pedro Victor da Costa Sequeira.

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro, apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do ramal de caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1892 (segundo semestre do anno economico de 1891-1892): ha por bem, conformando-se com o parecer de 25 de julho findo da junta consultiva de obras publicas e minas, aprovar a referida liquidação na importancia de réis 31:152.7233, e ordenar:

1.^o Que, salvas as disposições do artigo 15.^o da carta de lei de 26 de fevereiro do anno corrente, seja paga á companhia nacional de caminhos de ferro aquella quantia de 31:152.7233 réis, importancia total do juro garantido e liquidado em relação ao segundo semestre do anno economico de 1891-1892;

2.^o Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria, enquanto não estiverem concluidos todos os trabalhos e rigorosamente feita a medição da linha.

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

Paço, em 3 de agosto de 1892.—Pedro Victor da Costa Sequeira.

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

Por ordem superior se annuncia que, tendo a companhia do caminho de ferro de Guimarães requerido nova prorrogação por mais nove mezes dos prazos a que se refere a condição 56.^o do alvará de 2 de abril de 1891, publicado no *Diario do Governo* n.^o 76 de 8 do mesmo mez, prazos que successivamente teem sido prorrogados a 8 de agosto de 1892: s. ex.^a o ministro das obras publicas commerçio e industria, attendendo á continuacão das circumstancias financeiras que o paiz atravessa, e sem de forma alguma reconhecer ou admitir que se realiza caso de força maior, nos termos da condição 62.^o do alvará de concessão para reconhecer á companhia requerente direito com tal fundamento; attendendo igualmente a que a companhia cumpriu parte das prescripções do parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 16 de novembro de 1891: concedeu, por despacho de 3 de agosto corrente, e por simples equidade de que não resulte dano ou perda para o estado, prorrogação por mais seis mezes improrrogaveis do

prazo para a entrega do deposito de garantia de 50:000\$000 reis, na caixa geral de depositos, nos termos do despacho de 8 de fevereiro do corrente anno, com a condição da companhia, dentro de dois meses, a contar da data d'esta prorrogação, apresentar o projecto da passagem superior ao kilometro 0,814, elaborado em conformidade com a prescrição 2.^a do citado parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 16 de novembro de 1891.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 4 de agosto de 1892.—O conselheiro director geral, *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de Eça*.

Sua Magestade El-Rei, a quem foram presentes os autos, datados de 30 de julho e 22 de novembro de 1891 e 15 de junho do corrente anno, do exame e provas dos taboleiros metalicos das pontes do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendidas entre a origem, na estação de Abrantes, e a estação da Covilhã, e bem assim do exame da mesma linha ferrea entre os mesmos pontos:

Ha por bem, conformando-se com os pareceres da junta consultiva de obras publicas e minas de 17 de agosto e 31 de dezembro de 1891 e 22 de julho, findo, aprovar para os devidos effeitos os mencionados autos.

Paço, em 10 de agosto de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira*.

Para o director da fiscalisaçao da construcçao do caminho de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o auto lavrado em abril ultimo, de exame e provas do taboleiro metalico para a segunda via, na ponte de Asseca, ao kilometro 68,090 do caminho de ferro de leste, recentemente reconstruida:

Ha por bem, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 15 de junho ultimo, aprovar, para os devidos effeitos, o mencionado auto.

Paço, em 10 de agosto de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira*.

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

3.^a Repartição.—Minas

Eu, El-Rei, faço saber aos que este meu alvará virem, que, tendo-me pedido Ignacio Emauz do Casal Ribeiro, James Lloyd, R. C. de Lezameta e José Maria do Nascimento licença para estabelecer um caminho de ferro de via reduzida, servido por locomotivas, para ligar entre si e com os altos fornos que projectam construir na margem direita do Rio Mira diversas minas de ferro manganesifero, de que é concessionario legal James Lloyd: hei por bem, nos termos do n.^o 2.^a do § 1.^a e do § 2.^a do artigo 2.^a do decreto-lei de 31 de dezembro de 1864, conceder a auctorisaçao que sollicitam com as clausulas e condições seguintes:

1.^a Os concessionarios effectuarão á sua custa e por sua conta e risco, sem subsidio do estado nem garantia de qualquer outro beneficio:

a) Os estudos e construcçao da linha ferrea com todas as suas dependencias;

b) O fornecimento de todo o material fixo e circulante que for necessário para a conveniente exploração da linha;

c) O estabelecimento de uma linha telegraphica ou telephonica ao longo da via ferrea, em toda a sua extensão.

2.^a O projecto a apresentar será organizado, na parte que lhe for applicavel, em harmonia com o programma junto á portaria de 24 de abril de 1860;

3.^a O projecto será apresentado no prazo de dezoito meses, a contar da data d'este alvará;

4.^a Para serviço da construcçao e exploração da linha farão os concessionarios tirar duas copias dos aprovados, que entregaráo no prazo de um mez, a contar da data da portaria que os aprovare, no ministerio das obras publicas, commercio e industria, devendo uma das referidas copias ser entregue aos concessionarios depois de authenticada;

5.^a Qualquer alteração que, no correr da construcçao, se julgue conveniente introduzir no projecto será pelos concessionarios sujeita á aprovacao do governo;

6.^a Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que o respectivo projecto tenha sido aprovado pelo governo;

7.^a A largura da via e da entre-via, bem como o raio minimo das curvas e a maxima inclinação dos trineis, serão indicadas e convenientemente justificadas no projecto, e no caso de omissão ou alteração, na portaria que o aprovare;

8.^a As estações deverão ser de pedra, tijolo ou madeira, e o seu numero e situação indicados no projecto;

9.^a Todos os aqueductos, pontes, etc., serão construidos de pedra, ou pedra e ferro;

10.^a As passagens de nível serão empedradas e fechadas com barreiras de ambos os lados da via ferrea;

11.^a Assentar-se hão vias de resguardo nas estações e nos pontos onde forem julgadas convenientes;

12.^a O caminho será fechado por sebes, grades ou muros nos pontos em que for indispensavel;

13.^a Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea, bem como o material circulante, serão de boa qualidade e de bons modelos, proprios a preencher o fim do seu destino;

14.^a Nos pontos de encontro de estradas ou caminhos publicos com a via ferrea durante a construcçao d'esta, os concessionarios construirão as necessarias obras provisorias para que a circulação não seja interrompida;

15.^a Os concessionarios não poderão restringir o uso das serventias publicas e particulares cortadas pela linha ferrea, devendo mantel-as ou substituirl-as á sua custa, indemnizando devidamente os interessados quando não possam ser conservadas;

16.^a As aquisições de terrenos que os concessionarios tiverem de fazer para as obras da linha e suas dependencias serão reguladas amigavel ou judicialmente pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica;

17.^a Ficam a cargo dos concessionarios quasquer indemnisações devidas por prejuizos resultantes dos trabalhos de construcçao, conservação ou da exploração da linha;

18.^a Os trabalhos de construcçao devem começar no prazo de seis meses a contar-se da data do *Diario do governo* em que for publicada a portaria de aprovacao dos projectos, devendo estar concluidos no prazo de dois annos, a contar da mesma data;

19.^a A linha, ou qualquer parte d'ella, não poderá ser explorada sem auctorisação previa do governo, e depois de examinada por uma commissão de engenheiros;

20.^a O governo poderá fazer fiscalizar pelos seus agentes, tanto a construcçao como a exploração da linha ferrea e telegraphica;

21.^a Os concessionarios ficam obrigados a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

a) Transporte de material dos correios e telegraphos;

b) Transporte de empregados do ministerio das obras publicas, commercio e industria em serviço de inspecção e fiscalisaçao;

c) Licença para collocação das linhas telegraphicas ou telephonicas do governo nos postes ou apoios das linhas telegraphicas ou telephonicas da via ferrea;

22.^a O uso do telegrapho será tambem gratuitamente permitido ao governo para os despachos officiaes;

23.^a Os concessionarios não poderão transferir sem consentimento do governo, os direitos que tiverem adquirido para a construcçao d'esta linha ferrea e telegraphica;

24.^a Os concessionarios, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito á construcçao e exploração, ás leis e tribunaes do reino de Portugal;

25.^a Os concessionarios não terão direito a indemnisação alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupção de serviço, motivados por medidas temporarias de ordem e de polícia;

26.^a Os concessionarios ficam sujeitos ás leis e regulamentos vigentes ou que de futuro se promulguem sobre viação publica;

27.^a O material fixo e circulante do caminho de ferro e do telegrapho servirão de garantia para o estado da execuçao das presentes condições;

28.^a A concessão caducará:

1.^a Quando sejam excedidos os prazos marcados na condição 18.^a, podendo, porém, o governo prorrogalos se o julgar conveniente;

2.^a Se os concessionarios não cumprirem as outras condições a que ficam obrigados.

29.^a As questões que se suscitarem sobre a execuçao ou interpretação das presentes condições serão resolvidas pelo governo, ouvindo a junta consultiva de obras publicas e minas.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este meu alvará competir, que o cumpram e guardem, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém.

Não pagou direitos de mercé por os não dever.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes, e com o de verba.

Dado no paço, aos 21 de julho de 1892.—EL REI.—*Pedro Victor da Costa Sequeira*.—(Lugar do sello das armas reaes.)

Tarifas de transporte

Tarifa especial n.^o 2 do Sul e Sueste para transporte de farinhas, cereaes e legumes secos.—E' esta tarifa a que ha pouco annunciamos ter sido aprovada pelo ministerio, e começará a vigorar desde 1 de setembro.

Damol'a como annexo d'este numero.

Esta tarifa, como então dissémos, visa ereger a por industria nacional da moagem, nas fabricas de Beja, contra a penetração, no Alemtejo e Algarve, das fari-nhas procedentes de Lisboa, e a produção dos cereaes d'aquella região na sua expedição, para o resto do paiz.

Foi para isso creada uma classe excepcional com typo muito mais reduzido, para as procedencias da zona comprehendida entre Messines e Pegões para outra qualquer estação, e ainda outro typo mais reduzido para os trigos das estações d'esta zona entre si, sempre que a expedição se faça por wagons complectos de 7 toneladas.

O tipo kilometrico reduz-se até 8 réis.

O Conselho superior de commercio e industria occupou-se na sua ultima sessão, da reforma das tarifas do caminho de ferro de Guimarães, que approvou, e do protesto da Companhia Real sobre a não approvação, por parte do governo, da annullação, por ella proposta, das tarifas especiaes n.º 8 e P. n.º 3 de grande velocidade, para volumes pequenos.

Sobre este ultimo ponto o Conselho foi de parecer que, visto a Companhia não se conformar com o seu parecer anterior, que optava pela conservação d'estas tarifas, só ao governo competia resolver a questão.

Congresso de caminhos de ferro

Da Comissão Russa do congresso recebemos o amável convite para que a nossa *Gazeta* se fizesse representar n'aquella reunião.

Circunstancias bem contra a vontade do nosso director impediram-n'o de, segundo os seus desejos, ir assistir ás interessantes sessões do congresso. Encarregámos, portanto, d'esta honrosa missão, para nós, o nosso collega e amigo sr. Manuel Emygdio da Silva, administrador da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro Portuguezes, do qual esperamos começar em breve a publicar interessantes artigos sobre o fim da sua viagem.

O sr. Manuel Emygdio da Silva é um trabalhador infatigável a quem a intelligencia e a dedicação aos assuntos ferro-viarios teem levado desde o lugar de empregado d'aquella companhia até o de um dos seus mais competentes directores.

Isto nos garante, e aos leitores d'esta *Gazeta*, como serão de fonte competente as informações que esperamos das sessões do congresso.

Ao distinto presidente da seccão russa e á commissão internacional do congresso agradecemos o convite com que honraram o nosso jornal.

Em consequencia das noticias da invasão do cholera em S. Petersburgo, desistiram de ir áquella capital todos os commissionados portuguezes que se preparavam para representar as diferentes linhas ferreas do nosso paiz, comparecendo apenas os srs. Mendes Guerreiro e Manuel Emygdio da Silva, que ha tempos se achavam em Paris e de lá partiram directamente para a capital da Russia.

A Companhia real, pela sua parte, mandou uma noticia resumida das suas linhas, acompanhada de varios mappas estatisticos e dois traçados, um das linhas em volta de Lisboa e outro de toda a rēde, complecta com restante rēde da peninsula.

Paris-Lyão-Mediterraneo

Na assembléa annual dos accionistas da companhia dos caminhos de ferro de Paris a Lyon e ao Mediterrâneo, foi apresentado pelo conselho de administração

um relatorio em que, depois de ser dada conta dos trabalhos executados durante o exercicio findo, se mostra que a conta do primeiro estabelecimento augmentou, em 1891, em 38.621.622,31 fr. (contra 39.287.298 fr. em 1890), elevando-se por esta forma a 4:365 milhões. Faz parte d'esta verba o producto da venda de 34.993 obrigações ao preço médio de 443,35 fr., venda que no anno precedente se realizou ao preço de 428,21 fr. Ha, portanto, um augmento de 15,14 fr.; e o encargo anual que pesa sobre a companhia, capitalisa-se para o futuro a 4,02 % (comprehendendo os gastos accessórios) ou seja uma taxa effectiva de 3,67 %.

As receitas da r  de foram no ex  rcicio de 1891:

Grande velocidade.....	fr. 132.999.793
Pequena velocidade.....	» 221.004.907,84
Diversos.....	» 6.989.437
<i>Somma.....</i>	» 360.994.137,84
As despezas foram de.....	» 166.855.778,07
Producto liquido.....	» 194.138.359,77

As linhas de Culoz a Modane, não comprehendidas na estatística acima, tiveram um producto insuficiente para fazer face aos juros e amortisacão das obrigações applicadas aos trabalhos complementares, pelo que o Estado terá que abonar 2.781.000 fr.

As linhas Algerianas da companhia estão nas mesmas condições de insufficiencia, pelo que tiveram que recorrer ao Estado, que lhes forneceu 632.034,29 fr.

O producto liquido da r  de geral foi, como acima dissemos, de 194.138.359,77 fr.; deduzindo o saldo das explora  es annexas e o excedente dos diversos encargos sobre o producto da loca  o e colloca  o de fundos, e bem assim os encargos geraes da antiga r  de, restam 71.834.330,33 fr.

Nos termos do artigo 11.^o da convenção de 1883, devem ser descontados para os accionistas, como dividendo extraordinario, 44.000.000 fr. O excedente é, pois, de 27.834.330,33 fr. Ora, o Estado garantiu fr. 30.319.157,92. Para prefazer este total, tem, pois, a companhia de pedir ao Estado, a titulo de garantia, 2.484.827,59 fr. Juntando aos 44 milhões reservados, o producto da collocação das reservas em immoveis e titulos e o sobreceidente do ultimo anno, tem-se uma verba disponivel de 45.234.058,06 fr.

O dividendo a distribuir aos accionistas foi fixado em 55 fr.

No relatorio do conselho de administração foi consagrado um capitulo especial ás medidas tomadas para melhorar a sorte do pessoal, ácerca das instituições de patrocinio e das caixas de aposentações. Recapitulando os sacrificios annuaes, que lhe serão tambem impostos para assegurar o presente e o futuro do seu pessoal, chega a companhia a um total de 11.022.538 fr., isto é, um quarto do que é distribuido em dividendo aos accionistas.

A máquina de vapor

Extracto do livro do sr. engenheiro Ramiro Martins Cardoso,
Estudo particular das machinas

Como nos propozemos a indicar algumas economias nas machinas, vamos fallar de alguns progressos que teem tido logar, com o fim economico, na machina de vapor maritima, não só porque evidenciaremos a elemental exposição que fizemos da theoria da applicação

do calor como força motora, mas porque sendo a nossa especialidade a machina de vapor, não podíamos fechar este capítulo sem fallar d'ella; não trataremos particularmente das machinas de baixa pressão, porque poucas se encontram hoje, nem mesmo é preciso, visto que tratamos da machina Compound, ou *triplice expansão*, que encerram todos os principios das mais.

Vem a propósito o fazer conhecer que concordo plenamente com a opinião do meu collega Liberato Correia, a respeito da denominação *triplice expansão*; (manifestou este senhor, n'um seu escripto, que o vapor na machina, fosse qual fosse o sistema, tinha uma unica expansão, podendo ter logar n'um ou mais cylindros, e sendo o corpo em accão o vapor, pelos principios de calor, não pôde ter logar uma segunda expansão, sem completar o primeiro círculo de trabalho, isto é, sem ter voltado ao ponto inicial). Não obstante a divergência de opiniões, denominarei o machina com tres cylindros, exercendo-se a expansão do vapor gradualmente em todos, por machina a *triplice expansão*.

As machinas Compound conhecidas ha bastantes annos, teem tido grande applicação, soffrendo, durante o periodo da sua existencia, modificações importantes, que as teem conduzido a um grau elevado de perfeição, obtendo-se economias vantajosissimas sobre as machinas de baixa pressão.

Sejam embora hoje as machinas de triplice e multipla expansão aquellas para que os engenheiros mais appellam, fixando a maxima attenção ao resultado economico, não deixa de ter sido a machina Compound a base da creação d'estas novas machinas; pois é debaixo do mesmo principio que vemos hoje surgir as altas pressões, applicadas com os grandes graus de expansão, operação esta que não só é feita pelos orgãos especiaes montados para esse fim, como pelos cylindros expansores.

Por principio sabemos que o maior rendimento obtido do calor despendido na machina de vapor é essencialmente dependente das temperaturas do fluido no foco e refrigerante.

Com muitas tentativas havia-se chegado á conclusão de que a maxima temperatura a que se podia obter a agua da alimentação, n'uma machina com condensador por superficie, era de 80°, e que toda a temperatura acima não permittia um funcionamento da machina, por dificuldades que se manifestavam consequentemente no bom trabalho do condensador e bombas.

Cahidos no desengano, de que a machina n'este ponto não permittia mais garantia ao trabalho util do calor desenvolvido pelo combustivel, visou-se a elevar mais a temperatura e pressão do vapor. Foi resolvida esta parte importante do problema com o poderoso auxilio das caldeiras, construidas de aço, e melhor disposição d'ellas, para supportar as grandes pressões; o aumento da temperatura do vapor nos geradores foi em pouco tempo muito mais consideravel: hoje atinge a 200°.

E' meu ponto de fé que chegámos ao limite, por não ser possivel ultrapassar 200°, sem os desastres que se tornariam frequentes e de grande valor.

E' sabido que partindo, termo medio, de 15° centigrados, em que podemos considerar a agua do mar, ou rios, para elevar 1 kilo d'esta a 100 graus de temperatura, em que o vapor atinge a tensão de uma atmosphera, é preciso 100—15=85 calorias, e para elevar este vapor a 2, 3, 4, etc. atmospheras, não precisamos gastar nem metade d'esse calor, obtendo o vapor á dupla, tripla, etc., tensão.

Se o vapor fôr sobre-aquecido, e aproveitarmos toda a sua força elastica, mais vantagem obteremos no consumo.

Os inglezes teem já ha alguns annos, bem como outras nações, construído um grande numero de machinas de multipla expansão, algumas com forças bastante consideraveis, taes foram em 1884 para a companhia mexicana, as machinas do *Mexico, Tamaulipas, Oaxaca*, que attingiram a 5:000 cavallos de força, sendo na mesma occasião construidas duas de 8:000 para um couraçado russo.

Em 1886 foi tambem construída, pela *Societé des Ateliers et Chantiers de la Loire*, uma grande machina maritima, a triplice expansão, da força de 12:200 cavallos, e um sem numero teem successivamente sido construidas nas dimensões mais colossaes.

A fórmula porque o vapor funciona, nas machinas denominadas triplice expansão, é a seguinte:

O vapor, vindo da caldeira, dá admissão no primeiro cylindro, com uma introducção de 0,60 a 0,75 do curso do embolo; depois de funcionar n'este cylindro, passa a um outro maior, onde torna a funcionar a uma pressão media, passando depois a um terceiro, ainda maior que o segundo, e d'onde se fazem as descargas para o condensador, sem tensão alguma; isto no geral é o que se dá; no entanto a disposição algumas vezes tem sido diferente, mas todas teem tido o mesmo principio, chegando algumas a terem seis cylindros, e, segundo as diferentes fórmulas de ver dos fabricantes, estabeleceu-se por varias maneiras a disposição dos cylindros, havendo algumas machinas com duas manivelas e quatro cylindros, sendo dois d'estes admittores e sobre-postos a dois expansores, com as hastes communs, dois a dois. N'esta disposição o vapor é admitido a alta pressão nos dois cylindros sobre-postos, depois a media pressão n'um dos inferiores, e por fim a baixa pressão no quarto.

Pela thermo-dynamica demonstra-se que o rendimento calorifico de uma machina a vapor dá, pelo círculo de Carnot, $R = \frac{T-t}{273+t}$ sendo tanto melhor o rendimento, quanto maior é a diferença $T-t$, a que chamamos G , variável pelas temperaturas do vapor á entrada e saída do cylindro, dando-nos duas fórmulas de fazer variar G , ou aumentando T , ou diminuindo t , mas como nas machinas de boas proporções, t atinge sempre o minimo, que é approximadamente a temperatura do condensador, só nos resta a variar T , que não pôde ser de outra forma, se não aumentando a pressão do vapor.

M. Demoulin discute com precisão as vantagens das machinas a triplice expansão, fazendo ver que, aumentando a temperatura do vapor, n'uma machina Compound, sendo de dois cylindros, o vapor passa do cylindro de alta pressão ao de baixa, ainda com muito calor, e ahi é esfriado rapidamente, não só pelo equilibrio de pressão que se dá com o vapor que enche os espaços nocivos, no cylindro de baixa pressão, que está n'uma temperatura menor, como pelo contacto imediato com a parede interior do cylindro, que acaba de estar em communicação com a temperatura do condensador, caso este que nas machinas a triplice expansão, em tres ou quatro cylindros, é muito diferente, tornando-se a descida de temperatura muito gradual, ficando sempre o cylindro de média pressão, n'uma temperatura entre-média, do de alta e baixa pressão, pela mesma fórmula o cylindro de baixa pressão mantém o primeiro cylindro expansor (média pressão) desviado da temperatura do condensador, por conseguinte conserva o cylindro de alta pressão n'uma temperatura mais constante e elevada.

Sabemos que as quedas de temperatura produzem condensações consideraveis dentro dos cylindros, por

isso devemos ter sempre em vista o obstáculo, e muito mais admittendo o que diz M. Zeuner: «a agua condensada e detida no cylindro aumenta o effeito das paredes sobre o vapor, absorvendo no momento da introducção numerosas calorias, as quaes não restitue em trabalho durante a expansão.»

Em conclusão, notaremos por tudo que temos dito sobre calor, e pelos considerandos sobre a machina de vapor, que a machina chamada *triplice* expansão nada diverge em principio da Compound; aquella fórmula um circulo, percorrendo o vapor tres cylindros; a Compound, percorrendo dois. As condições isothermicas d'aquellas são mais garantidas por ficar o foco mais desviado do refrigerante. Mas no caso que citei, de dois cylindros sobre-postos a outros dois, este beneficio prejudica-se um pouco, por estar um cylindro de alta pressão junto a um de baixa, tendo as hastes communs.

Publicações recebidas

Catalogo de Materiaes de Construcção, de J. Lino.— E' mais do que um catalogo o elegante livro que o sr. J. Lino nos enviou: é um album luxuoso e completo em que este activo commerciante e industrial apresenta os modellos de todos os artigos que vende nos seus bem fornecidos armazens.

Estes artigos constituem tudo quanto é necessário em materiaes para qualquer construcção urbana.

Os vastos estabelecimentos do sr. Lino apresentam, n'este album, a prova de que estão habilitados a fazer o mais completo fornecimento para construcção, podendo-se, em tão variada collecção, escolher o produto nacional ou o estrangeiro, segundo o gosto do comprador; o mais caro e do mais fino gosto ou o mais economico, sem que por isso deixe de ser garantida a sua boa qualidada. Os materiaes, cujos desenhos a cores ilustram 128 paginas do album, são em madeira, ferro, zinco, pedra, faiança, barro, grés etc.

Associação Commercial de Lisboa, relatorio da Direcção.— Tem um grande interesse, na quadra que vamos travessando, tudo que se relaciona com o nosso movimento economico. E' por isso que o relatorio que temos a agradecer á mais importante associação do paiz, tem toda a oportunidade e constitue, mais do que isso, documento de alto valor para a historia do nosso commercio nos tempos modernos.

Por este livro se vêem os importantes assumptos de que, durante o anno findo, a Associação teve que ocupar-se, a fórmula como os tratou, sempre cuidadosa e bem orientada.

D'estes assumptos, dois, naturalmente sobrelevam em importancia todos os demais:— a crise e a reforma pautal. N'um e n'outro foram muito louvaveis os auxilios que a associação prestou ao governo e ao paiz, a coragem com que luctou tenazmente pela defesa dos bons princípios.

Associação Commercial do Porto, relatorio da Direcção.— Outro relatorio igualmente interessante e que expressa, na referencia dos trabalhos de que a Associação se ocupou no ultimo anno, as dificuldades monetarias e financeiras que assoberbaram o paiz.

D'este importante relatorio que muito agradecemos, extrahimos a nota do estado dos trabalhos a cargo da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, que hoje publicamos n'outro lugar.

Relatorio da gerencia e parecer do conselho fiscal da companhia do caminho de ferro de Guimarães.— Como teremos que ocupar-nos d'este relatorio em outro lo-

gar d'esta folha ou do proximo numero, limitamo-nos aqui a accusar a recepção.

L'ordre Social.— Começou a publicar-se em Paris este novo hebdomadario que se destina, como o seu titulo o indica, a tratar profundamente a questão social, sob o ponto de vista scientifico, por uma forma absolutamente independente. Desejamos longa vida ao novo collega.

Paris nouveau et ancien, por Gustave Pessard.— O nosso intelligente correspondente financeiro em Paris acaba de publicar este interessante livrinho, que se torna de uma grande utilidade a quantos desejam conhecer a grande cidade na sua origem como nas suas evoluções, desde os tempos mais remotos até hoje.

Essencialmente pratico, o auctor expõe em 100 paginas materia resumida que daria volumes e levaria horas a consultar. Agradecemos a offerta.

COMMERCIO PORTUGUEZ

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

1891-92

VALORES EM MIL. RÉIS

Importação para consumo

	1891	1892
Animaes e seus productos	733:777	370:252
Lã e pellos	420:971	440:192
Seda	238:040	212:787
Algodão	780:168	649:193
Linho e seus congeneres	170:450	176:200
Madeira	159:895	140:105
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc..	1.048:477	757:643
Metaes	721:746	604:219
Substancias alimenticias	2.791:184	1.711:028
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	624:719	636:482
Diversas substancias e productos	257:497	242:161
Manufacturas diversas	796:589	357:941
Mercadorias livres de direitos	1.469:500	1.387:006
Taras	18:882	15:204
Somma	10.251:595	7.700:485
Ouro e prata em barra e em moeda	1.361:224	287:207
Total	11.612:819	7.987:692

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes e seus productos	51:083	56:361
Lã e pellos	54:380	47:529
Seda	3:668	2:869
Algodão	27:889	30:133
Linho e seus congeneres	5:059	6:301
Madeira	30:182	47:783
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc..	101:475	68:883
Metaes	49:848	42:162
Substancias alimenticias	3.099:728	4.708:346
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	35:562	30:010
Diversas substancias e productos	562:544	336:824
Manufacturas diversas	57:825	78:910
Mercadorias livres de direitos	522:691	821:718
Somma	4.601:943	6.477:829
Ouro e prata em barra e em moeda	4.221:015	4.433:511
Total	8.822:958	10.914:340

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação	1.858:234	2.069:939
	Transito	539:897	680:748
	Somma	2.418:131	2.750:687
Ouro e prata em barra e em moeda	Transito	450:000	537:733
	Total	2.868:131	3.288:420

Importação de machinas

A quantidade (em numero e kilogrammas e valor em mil reis) das machinas importadas em 1891, pelas alfandegas do continente do reino e ilhas adjacentes, foi a seguinte:

	Numero	Kilogrammas	Valor em mil reis
Machinas de vapor até a força de 15 cavallos effectivos	19	86:020	12:975
Machinas de vapor até a força de 50 cavallos effectivos e superior a 15	27	416:704	67:420
Machinas industriaes diversas:			
Machinas de vapor de força superior a 50 cavallos	13	327:453	63:008
Bate-estacas	2	11:928	1:710
Bombas para alimentação de caldeiras	7	3:577	1:459
Bombas de esgoto	1	749	202
Gazometros	1	747	280
Motores a gaz	41	38:702	12:684
Motores hidráulicos	2	4:325	1:200
Motores a vapor	2	30:982	6:970
Motores de vento	19	23:432	4:499
Pharoes para iluminação de costas e de portos	1	19:332	15:400
Telephones	19	2:751	1:146
Machinas industriaes para:			
Calandrar	1	17:630	2:300
Cortar, picotar e pautar papel	9	3:409	1:271
Costura	8:267	381:408	108:528
Cunhar moeda	4	19:080	11:260
Fábricas de bebidas fermentadas	4	3:970	1:080
Fábricas de bolachas, massas e conservas e alimentícias	46	80:349	15:158
Fábricas de chapéus	3	3:639	1:406
Fábricas de cortiça	72	9:439	5:378
Fábricas de cortumes	2	3:264	844
Fábricas de destilação	4	6:606	882
Fábricas de estamparia e tinturaria	2	2:385	510
Fábricas de extração de óleos	7	68:736	9:719
Fábricas de fiação e tecidos	1:089	1.732:601	209:259
Fábricas de moagem de cereais	24	49:566	10:139
Fábricas de papel	19	79:857	16:396
Fábricas de phosphoros	2	306	430
Fábricas de productos cerámicos	11	27:866	3:219
Fábricas de productos químicos	7	1:022	864
Fábricas de serração de madeira	10	7:740	2:440
Fábricas de tabacos	2	3:426	860
Fábricas de vidros	1	259	202
Fábrico de gaz	2	29:175	1:982
Fábrico de cartuchame	1	63	91
Fazer escovas	1	238	100
Fazer passamanaria	4	161	120
Fazer polvora	2	10:685	4:603
Fazer queijo e manteiga	11	814	200
Fazer sacos de papel e sobreescritos	3	2:904	863
Fazer tela e obra de malha	109	6:811	4:532
Fazer vélas de stearina	1	1:047	400
Guindar	431	86:212	11:929
Latoaria	51	9:954	3:149
Lavar e engommar roupa	47	7:449	2:329
Lithographia e typographia	44	26:630	4:217
Marcenaria e carpinteria	17	68:924	21:613
Photographia	85	664	1:670
Produção de electricidade	27	14:862	4:570
Serralheria	203	88:860	19:475
Serrar pedra	5	19:220	6:310
Telegraphia	—	22:359	10:657
Vários misteres	82	39:606	6:513
Totais	10:553	3.925:725	745:639
Instrumentos, aparelhos, ferramentas utensílios e peças separadas de machinas para a agricultura e jardinagem	—	462:888	70:204
Instrumentos, ferramentas, utensílios, e peças separadas de machinas para artes e ofícios para laboratórios ou trabalhos industriaes	—	2.488:832	609:221
Geradores de vapor	13	75:371	12:261
Total do valor			1.437:325

Freio de vacuo automatico

Estes aparelhos estão já em uso na nossa peninsula em 26 linhas ferreas sendo duas em Portugal, Companhia Real e Minho e Douro, e 24 em Hespanha:

Norte de Hespanha, Madrid a Zaragoza e Alicante, Madrid Caceres Portugal, Andaluzes, Sul de Hespanha, de Bobadilla à Algéciras, de Linares a Almeria, de Torralba a Soria, de Bilbao a Portugalete, de Santander a Solarés, Economicos das Asturias, Madrid a Villa del Prado, La Robla a Valmaseda, Lezama a Bilbao, Cadagua, Triano, Puerto de Santa Maria a San Lucar, Luchana a Munguia, Las Arenas a Plencia, S. Sebastian a Deva e Elgoibar, Tramways Urbano de Santander, de Sardinero a Santander, de Barcelona, de Valencia a Grão.

O numero de applicações em Inglaterra até fim de 1891 era de 42:773, tendo os outros sistemas de freios apenas 19:999 o de ar comprimido automatico e não passando de 2:496 os demais.

Carteira dos accionistas

Companhia da Real Fábrica de Fiação de Thomar

ESTABELECIMENTO FUNDADO EM 1789

Sociedade anonyma, responsabilidade limitada

Capital 500:000:000 reis

Fundos de reserva e amortisação 202:857:809 reis.

Subscrição para a emissão de 1:500 obrigações do capital de cem mil reis e juro de 6 por cento ao anno, livre de imposto de rendimento, amortisaveis em 50 annos, ou antes se convier á companhia.

Em virtude da auctorização concedida pela assembléa geral d'esta companhia, annuncia-se a subscição publica para esta emissão, advertindo-se que serão preferidos:

1.º Os accionistas da Companhia da Real Fábrica de Fiação de Thomar e os da Companhia Fabril e Industrial de Soure;

2.º Os possuidores de obrigações das mesmas companhias.

O que restar será distribuido pelos subscriptores extranhos.

Concede-se o prazo de 15 dias aos senhores accionistas e obrigatarios acima referidos para declararem o numero de obrigações que desejam subscrever.

Fica entendido que os que não tiverem feito esta declaração até ao dia 20 do corrente mez, renunciam ao direito de preferencia.

Desde já se recebem pedidos de subscição: em Lisboa, no escriptorio da companhia, rua dos Fanqueiros, n.º 150, sobreloja; no Porto, no escriptorio de F. B. da Motta Coelho, rua do Almada, n.º 171; e em Thomar, no escriptorio da Fábrica. Pódem subscrever quaequer pessoas que não sejam accionistas nem obrigatarios das referidas companhias, mas não se lhes exigirá nenhum deposito até ao dia 20, enquanto se não souber a quanto monta a subscição dos preferentes.

As prestações de entrada são:

1.º de 10 p. c. ou 10:000 reis no acto da subscição.

2.º de 10 p. c. » 10:000 » » da ratificação.

3.º de 20 p. c. » 20:000 » » dia 10 de setembro.

4.º de 20 p. c. » 20:000 » » 25 de »

5.º de 20 p. c. » 20:000 » » 10 de outubro.

6.º de 20 p. c. » 20:000 » » 25 de »

Quando os pagamentos se não fizerem nos prazos marcados, mas depois, os subscriptores pagarão o juro de 7 por cento pela mora.

Se os pedidos de subscição feitos pelos preferentes excederem o numero de obrigações auctorizadas para esta emissão, haverá rateio, e o mesmo succederá para a parte destinada para o publico estranho aos accionistas e obrigatarios, se os pedidos excederem o numero das obrigações restantes.

As obrigações serão nominativas ou ao portador, conforme convier aos seus possuidores.

Os juros serão pagos semestralmente nos dias 1 de març e

de setembro; o 1.º juro a cobrar será no dia 1 de março de 1893, e os sorteios para a amortização serão semestrais.

Lisboa, 5 de agosto de 1892.

Os Directores—*José Joaquim da Silva Amado, Delfim da Silva Guimarães, Luiz Eugenio Leitão.*

Boletins financeiros

Lisboa, 15 de agosto.

Apesar da *calmaria* normal n'esta época do anno, pela diminuição ou paralysação de todos os negócios e pela saída para fóra de Lisboa dos políticos e dos negociantes, é certo que não diminuiram as preocupações da nossa angustiosa situação.

A questão do porto de Lisboa continuou a ser objecto de reclamações junto do governo português, mas até aqui as causas não deixaram de seguir os seus termos regulares, consequência lógica da resolução tomada. Procede-se ao inventário do material e liquidam-se as últimas contas do empreiteiro.

A questão da *Mala Real*, que tão vivamente excitou a opinião, principalmente nos centros commerciaes e industriaes, não foi ainda resolvida, tendo o respectivo processo sido afecto a consulta e parecer da procuradoria geral da coroa. Ainda este mês, porém, deve o governo resolver definitivamente sobre o assunto.

A questão da industria nacional voltou novamente á tábua da discussão com grande vehemencia e calor por causa das pretensões dos exportadores de vinhos, que queriam fossem modificados os preliminares da pauta para elles poderem importar as garrafas do estrangeiro para a exportação dos seus vinhos, allegando que a industria nacional não produz o numero suficiente.

O protesto dos industriaes foi muito energico e tomou mesmo carácter ameaçador para o governo. Os exportadores de vinhos, porém, dispõem de tal influencia, ou acostumaram-nos a suporem isso tão exageradamente, que não desistiram do seu propósito. O *Diário do Governo* deve publicar amanhã alguma cousa a este respeito no sentido conciliador, mas temos razões para supor que esta solução não porá termo ao conflito.

*

Os governos estrangeiros, especialmente os da Alemanha e França, tem continuado a insistir junto do governo português por um acordo que salvaguarde os interesses dos portadores estrangeiros. O governo parece ter-se manifestado em favor de um novo convenio, mas esta hypothese tem suscitado algumas dificuldades internas de carácter publico.

Em Londres, apesar das declarações do governo português, o comité organizado para tratar dos assumptos relativos á dívida externa portuguesa, sempre fez a emissão dos certificados representativos dos dois terços não pagos do *coupon* de julho. Este comité recebeu títulos no valor de 2.250:000 libras sterlinas, pagou o terço do juro em moeda corrente e deu os certificados pelo resto.

Ha quem suponha, com boas razões, que os governos estrangeiros duplicarão de energia ao approximar-se o vencimento do outro *coupon*, sem que as camaras portuguesas, convocadas extraordinariamente como o nosso governo formalmente prometeu, tenham resolvido qualquer cousa que reforce o procedimento do governo e sem que se tenha feito novo convenio, que é indispensável.

Ha quem não julgue a actual situação sustentável por muito tempo mais, porque se tem extenuado e comprometido demasiadamente e, pelas suas indecisões e hesitações, como pelas suas transições com ambições políticas, perdido o prestígio indispensável para se conservar no poder. Julgamos estas previsões exageradas, posto que as reconheçamos até certo ponto fundamentadas.

*

O facto social mais importante da quinzena foi a fusão das duas companhias Fiação de Thomar e Industrial de Soure. A primeira era já e de ha muito uma das mais sólidas sociedades do nosso paiz; a segunda possuia um material de primeira ordem que será agora mais um vigoroso elemento de prosperidade para a nova companhia fusionada. A anunciada emissão de obrigações é operação em que se pôde entrar com absoluta confiança.

*

O mês de julho fechou deixando-nos as inscrições a 31,95 e 32, e entre estas cotações tem oscillado os preços dos nossos títulos na Bolsa de Lisboa e na quinzena que hoje finda. O movimento tem sido grande na compra da dívida interna, mas fróxido na dívida externa, chegando mesmo a não haver procura. Em obrigações de empréstimos (4 e 4 1/2 % 1888-1890) realizaram-se algumas operações, havendo sobretudo compradores para as de 4 % 1888.

As obrigações do Credito Predial (auctorizada uma nova emissão de mais 900:000.000 réis) continuaram a ter regular procura, faltando no mercado as de 6 % de *coupon*, cotando-se as outras a 83.000, 84.000 e 86.000 réis. As accções dos bancos continuam pouco animadas, tendo mantido sem diferenças sensíveis as cotações da quinzena anterior. As obrigações Loanda-Ambaca continuam em depreciação, mantendo a baixa em que cahiram em julho. Os cambios regularam a 40 3/4, 41 sobre Londres, 702, 698 sobre Paris. Pouco importante a exportação de ouro. Melhorou um pouco o cambio do Brazil sobre Londres, mas sem carácter de estabilidade.

*

Tem vindo nos ultimos dias boas notícias de trabalhos das companhias coloniaes em África. A companhia do assucar fez já uma vasta plantação (200 hectares) de canna do Natal e está muito animada. A companhia de Moçambique instala-se na Beira, onde os trabalhos tem tido grande desenvolvimento. As companhias de Zambeze, Inhambane e Cabo Delgado activam os seus preparativos de constituição definitiva.

J. F.

Paris, 12 de agosto.

A Bolsa mantém-se em boas condições e atravessa a crise satisfeita com uma verdadeira firmeza.

Demais, basta lançar um golpe de vista sobre a cotação para ver que o 3 % não teve sequer um momento de enfraquecimento desde ha um mês, elevando-se o curso de 98,50 até o de 99,50.

Pode-se-lhe evidentemente acusar falta de actividade, por não obter senão um mercado muito restrito; mas a quem atribuir essa falta senão ao sol, que é muito quente, e ás férias, que arrastam toda a gente para longe da Bolsa, para a espalhar por toda a parte sobre as costas da Normandia ou da Bretanha?

Em summa, é preciso ainda considerarmos felizes pela facilidade com que a nossa venda se tem podido conservar tão elevada cotação com os negócios tão fracos.

Nas cotações dos fundos estrangeiros devemos notar em primeiro lugar a alta surprehendente do italiano de 89,50 a 90,75, em consequencia da noticia de que M. Grimaldi vai realizar a emissão de *bonds* septenarios para liquidação da dívida fluctuante.

A operação, efectuada em Londres, poria á disposição do ministro do tesouro uma somma importante em valores, de que elle se poderia servir utilmente para manter a taxa do cambio. Havia idéa de transformar esses *bonds* septenarios em dívida consolidada, mas um tal projecto não exclui a intervenção do poder executivo; o assentimento do parlamento seria necessário. As notícias transmittidas n'este sentido, e reproduzidas de boa fé, não temem, portanto, nenhuma apparencia de verosimilhança.

Quem viver, verá!

O Exterior retomou mais d'um ponto a 63,75 fr., devido aos projectos do governo hespanhol sobre a questão das finanças de Cuba, que determinam as condições em que será retirado da circulação o papel-moeda d'aquella ilha, com uma taxa, em todo o caso, muito remuneradora para as pessoas previdentes e bem informadas, que abarcaram ou monopolisaram a maior parte d'esse papel, durante cerca de dois annos, em Cuba e em Barcelona.

O Egypto conserva-se a 98,40. A victoria de M. Gladstone fizera crer primeiramente que a Inglaterra renunciaria á ocupação do Egypto, mas é sabido de longa data que o leão britannico onde deita a pata, ahi fica.

Os fundos russos conservam-se firmes.

Falla-se aqui de uma grande loteria franco-russa, que o governo francês organizará para beneficiar os povos que sofreram com a cholera. Conta-se com um sucesso grandioso.

O Foncier, que tinha baixado a 1.045, elevou-se de repente a 1.115. O Banco de França cota a 4,200 e o de Paris a 680. Um pouco mais de actividade para os valores de credito.

O Suez está melhor a 276, com muito boas receitas. O Panamá tornou a subir a 23 e 26 francos. Assegura-se que dentro em pouco se organizará uma sociedade para retomar energeticamente e activar os trabalhos do canal.

Os cursos das accções e das obrigações das nossas grandes companhias de caminhos de ferro regulam pelos das nossas rendas. Para a primeira semana de julho, as receitas, no conjunto das rôdes das seis grandes companhias aumentam em 220:000 fr. O aumento total, desde o 1.º de janeiro, é de 1.829:000 fr. A reforma das tarifas em nada influiu, como se vê dos productos das redas:

O Norte faz 1.880 fr.

O Lyon inscreve-se com 1.523 fr.

O Leste fecha a 920 fr.

O Orleans cota a 1.580 fr.

O Oeste faz 1.080 fr.

O Meio-Dia conserva-se a 1.305 fr.

G. Pessard.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1892 — AGOSTO — DIAS												
		1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	—
Lisboa...	ACCÕES Comp. Real Portugueza...	—	—	19.500	19.500	20.000	20.000	19.800	19.500	19.500	—	—	—	—
	» Ascensores mechanicos...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
OBRIG.	Comp. Real Portugueza...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa...	—	52.700	—	—	53.000	—	—	53.000	—	—	—	—	—
Paris....	ACCÕES Comp. Real Portugueza...	77	—	77,25	80	84	80	82,50	81	85	82	—	91	—
	» Madrid-Caceres-Portugal...	—	—	45	—	—	45	—	50	—	—	—	—	—
	» Norte de Espanha...	162,5	171	171	166	168,5	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante...	185	187	—	185	187	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes...	312	—	320	335	325	—	—	—	—	—	—	—	—
OBRIG.	Comp. Real Portugueza...	10,75	10,75	—	40,5	10,5	10,42	10,8	10,875	10,65	10,85	10,75	10,85	—
	» Madrid-Caceres-Portugal...	14,3	13	13	13,3	13,3	43	13,5	13,5	43	13,5	13,4	13,4	—
	» Norte Espanha 1.º hypotheca	339	342	345	344	342	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C.º da Beira Alta...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres...	» Atravez d'Africa...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd...	» Atravez d'Africa...	44,75	45	45	45	—	—	—	44,75	45,5	45,25	—	45,25	—
Bruxellas...	» Atravez d'Africa...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlim....	» Companhia Real 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1892			1891			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	1892	1891	1892	1891	1892	1891
COMPANHIA REAL	de a			Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede	16 22	Julho	690	62.486:000	90.574	690	55.048:650	79.781	1.437.317:000	1.521.512:510	—	84.495:510	
e nova não	23 29	"	57.060:000	82.696	"	51.290:270	74.334	1.494.377:000	1.572.802:780	—	78.425:780		
garantida.	30 5	Agosto	68.250:000	98.943	"	61.701:220	89.422	1.562.627:000	1.634.504:000	—	71.877:000		
Nova rede	16 22	Julho	334	6.914:000	20.704	168	4.170:000	24.821	131.258:000	95.518:000	35.740:000		
garantida.	23 29	"	5.980:000	17.907	"	4.030:000	23.988	137.238:000	99.548:000	37.690:000			
	30 5	Agosto	6.580:000	19.701	"	5.030:000	29.940	143.818:000	104.578:000	39.240:000			
	45 21	Julho	475	14.936:580	31.445	475	12.560:380	26.443	378.989:070	380.035:455	—	1.046:385	
Sul e Sueste...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	340	—	—	340	—	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta....	18 24	Junho	253	5.538:649	21.892	253	6.579:225	26.005	122.868:002	153.514:227	—	32.646:223	
	25 4	Julho	"	5.537:284	21.886	"	6.879:936	27.193	128.405:286	162.394:463	—	33.988:877	
Nacional (Mi-	8 14	Julho	105	1.024:355	9.756	105	1.481:315	11.253	31.747:559	31.489:364	257:995	—	
randella e Vi-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zeu)....	29 5	Mai	34	1.017:884	29.938	34	1.138:785	33.494	17.080:584	15.987:946	1.092:638	—	
Guimarães....	6 12	"	1.439:675	33.520	"	1.132:185	33.300	18.220:259	17.120:131	1.100:128	—		
	13 19	"	1.174:850	34.534	"	1.356:975	39.914	19.395:409	18.477:406	918:003	—		
Norte de Hespa-	15 21	Julho	2803 P.	1.619:603	577,81	2803	1.599:393	566,33	37.062:932	37.993:327	—	930:395	
nha....	22 28	"	"	1.540:685	549,65	"	1.477:438	527,09	38.603:618	39.470:766	—	867:448	
Madrid — Zara-	16 22	Julho	2672	1.048:926	393	2672	1.048:115	392	28.877:181	30.676:239	—	1.799:059	
goza — Alican-	23 29	"	919:518	344	"	935:546	350	29.796:700	31.611:786	—	1.815:087		
te....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes....	9 15	Julho	894	217:703	244	894	220:868	247	7.436:592	7.403:276	33:346	—	
	16 22	"	"	253:941	284	"	242:016	274	7.690:503	7.645:294	45:209	—	
Almansa — Valen-	—	—	460	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
cia Tarragona	22 28	Julho	"	260:266	566	"	245:798	535	6.738:436	6.694:093	44:343	—	
Zafra a Huelva.	23 29	Julho	180	54:471	303	180	44:707	248	1.493:561	1.276:167	217:394	—	
	30 5	Agosto	"	55:532	309	"	46:508	258	1.549:093	1.322:675	226:418	—	

Linha Urbana do Porto.—Segundo refere a *Voz Pública*, do Porto, este importantíssimo melhoramento, que, desde fevereiro e durante alguns meses, deu tantas esperanças, pela proposta que foi apresentada ao governo, parece que vai ter dentro de alguns dias uma solução favorável. Porém, é bom saber-se que o atraso na resolução do governo provém de intrigas mesquinhas.

Na egreja do convento de S. Bento da Ave-Maria funciona uma confraria, instalada há sete ou oito anos, e que pretende agora conservar a egreja, que, attendendo-se ao reconhecido melhoramento da estação central, bem pode funcionar em outro qualquer sítio.

Consta que a mesa da ordem elaborou um projecto em oposição ao da ilustrada direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e com um requerimento ao rei, que revela uma absoluta incompetência e ignorância tanto de construções como de preços e de valor orçamental, pois que o signatário não é engenheiro nem conhece nada em fórmulas aritméticas ou trigonométricas, embora seja versado na pharmacopeia oficial, pretendendo combater este grande melhoramento pelo qual o Porto tanto suspira.

Confiamos que o sr. ministro das obras públicas olhará antes ao interesse público do que ao especial de quaisquer confrades, que nós, no seu caso, mandaríamos *prégar a outra freguesia*, segundo a phrase popular.

Um caminho de ferro em projecto.—Dizem de Monsão: Que a convite da empreza concessionaria do caminho de ferro americano, com tracção a vapor, entre Valença, Monsão e Melgaço, se realizou no theatro Camões, d'aquella villa, uma reunião preparatória, a que presidiu o engenheiro da mesma empreza, sr. Dias Silva. Depois d'este cavalheiro expôr os fins da reunião, apresentou uma lista dos individuos que deviam ser nomeados para principiar os trabalhos e tratar de angariar subscriptores para se completar o capital preciso para a construção immediata da lina.

A comissão ficou composta dos srs. João Evangelista de Sá, Manuel de Jesus Puga, rev. Antonio Fernandes d'Azevedo, Francisco José da Cunha Guimaraes e rev. José Caetano Esteves.

Esta empreza, se levar a efeito o seu projecto, vai realizar o maior e mais importante melhoramento que os povos do alto Minho podem desejar. Oxalá, pois, que não fique frustrado tanto trabalho como o que esta empreza tem tido.

Sul e sueste.—Os trabalhos de estudos para o prolongamento da linha do Barreiro a Cacilhas, a cargo da secção de construção dirigida pelo engenheiro sr. Antonio Teixeira Judice, estão muito adiantados.

Procedeu-se ao reconhecimento do terreno, e actualmente, está-se fazendo a sondagem do rio, na parte mais profunda, fronteira ao cais de passageiros da estação do Barreiro, para as bases do viaduto que liga a linha actual com a outra margem, próximo da aldeia de Paio Pires. Duas sondagens tem feito reconhecer que o assentamento dos pilares para o viaduto será trabalho difícil e dispendioso, por quanto, até a profundidade de 35^m ainda não foi encontrado terreno que ofereça garantias de solidez.

Na parte mais profunda a enseada d'água é de 10^m, e o lodo 15^m.

Além d'este viaduto, que deve ter proximamente 200^m haverá outro menor que atravessará o rio na Amora. A extensão da linha não deve exceder 10 k, e o seu custo na totalidade calcula-se em 400 a 450 contos.

Loanda a Ambaca.—Diz um jornal de Paris: O real caminho de ferro transafricano de Loanda a

Ambaca foi recentemente aberto n'uma extensão de 140 milhas, partindo um trem todos os dias de Loanda.

Até agora os lucros tem sido diminutos, porque o seu percurso actual não comprehende senão regiões estériles, mas é de esperar que elles prosperem quando a linha chegar até Casengo, o centro da região do café.

O preço do transporte do café d'esta praça a Loanda é actualmente de 175 a 200 francos a tonelada, enquanto que, calcula-se, o caminho de ferro poderá assegurar este transporte à razão de 90 a 100 francos.

Mas não se sabe ainda ao certo quando a linha estará completa; a energia que se emprega n'este trabalho não é muita e quatro ou cinco annos parece devem ser o minimo para o seu acabamento. Os materiaes empregados são exclusivamente de origem belga.

Linhos hespanhóis

Norte de Hespanha.—O relatorio que o conselho administrativo d'esta companhia publicou sobre o exercicio de 1891, evidencia as perdas enormes sofridos pela alta do cambio e emitte a este respeito algumas considerações que se podem assim resumir:

A crise financeira que a Hespanha atravessa trouxe em 1891 e traz em 1892 uma alta importante de cambio. As receitas da companhia são realizadas em pesetas, moeda depreciada, enquanto que o pagamento d'uma grande parte dos juros das obrigações, dividendos e todo o material comprado no estrangeiro é efectuado em francos. D'aqui resulta para a companhia uma perda que varia com a diferença entre o valor da peseta e o do franco.

Esta situação impressionou o público, que tem feito baixar as ações da companhia mais de 50% durante um anno. As obrigações foram também consideravelmente atingidas. Os administradores julgam esta depreciação evidentemente exagerada, e de forma alguma justificada pela situação da companhia, mas sujeita no entanto a ter de futuro resultados desastrosos, especialmente sob o ponto de vista do credito. Eis a razão porque, d'accordo com as companhias de caminhos de ferro Madrid-Saragoça-Alicante e do Norte, a companhia Andaluza sollicitou o appoio do governo, o qual acolheu este pedido com benevolencia.

Não sendo a occasião nada favorável para uma emissão de 20:000 obrigações das 100:000, 2.ª série, auctorizadas pelos accionistas, e das quaes só 50:000 estão em circulação, a companhia adiou a construção das linhas de que tem a concessão e os estudos d'outras em perspectiva.

Os lucros líquidos realizados em 1891 não passaram de 1,855,016 pesetas. Seriam aproximadamente de 2,416,000 francos se as perdas do cambio não fossem maiores do que em 1890. Estas perdas elevaram-se em 1891 a 744:233 francos.

Este de Espanha.—Foi aprovado judicialmente o contracto celebrado entre a Companhia dos caminhos de ferro do leste da Hespanha e os seus credores, ordenando que se deem á caixa geral dos depósitos as ordens necessárias para que se faça entrega á representação legal da Companhia de todas as garantias que, em consequência dos autos, tenha consignadas á disposição do julgado n'aquelle estabelecimento, bem como os créditos devolvidos pelas mesmas. Também se ordenou a devolução das cauções juntas ás adhesões apresentadas e que acreditem a consignação de obrigações á Sociedade do leste da Hespanha, assim de que, sob sua responsabilidade, as faça chegar com segurança ás mãos dos seus legítimos proprietários, para que estes possam utilizar-se d'ellas como lhes convier e que se comunique aos julgados de instrução a que se tiver dado conhecimento do auto d'este julgado de 17 de julho de 1890, a aprovação do contracto, e por consequencia declaração de ter cessado o estado de suspensão do pagamento em que se declarou a mesma sociedade.

Concessão de caminho de ferro.—A *Gaceta de Madrid* publicou uma ordem real do ministerio do Fomento, outorgando á Companhia dos Caminhos de Ferro Andaluzes a concessão, sem subvenção do Estado, d'um caminho de ferro, que, partindo do kilómetro 167 do de Puente Genil de Linares, terminará na Carolina.

e Barcelona a Puigcerdá em 10 horas.—Projecta-se ir de Barcelona a Puigcerdá em caminho de ferro, empregando apenas 10 horas; isto é, duas de Barcelona a Manresa, duas de Manresa a Olvan e seis de Olvan por Guardiola a Puigcerdá. O trajecto de Manresa a Olvan está já em exploração e o de Olvan a Guardiola está em construção. O anteprojecto do resto da linha (Guardiola a Puigcerdá, 175 quilómetros) foi apresentado no ministerio do Fomento.

Projecto de caminho de ferro de Calaf a Villanueva y Geltrú.—O Congresso ouviu a leitura de uma proposta de lei relativa á concessão d'um caminho de ferro de Calaf a Villanueva y Geltrú, passando

sando por Igualada e Villafranca de Panadés. Esta linha entroncará em Calaf com a rede do Norte, passará por Igualada, indo desde este ponto a cruzar com a rede de Tarragona a Barcelona e França em Villafranca de Panadés, estação situada a 25 quilómetros de Martozell, onde terminará a linha de Igualada a Martozell, e dirigir-se-ha de Villafranca á importante cidade de Villanueva y Geltrú, ponto marítimo e por sua vez ferroviário, sendo servido pela companhia T. B. F.

Attendendo ao movimento d'aquellas regiões e á importancia de Igualada, Villafranca de Panadés e Villanueva y Geltrú, parece-nos ser este um excellente trajecto, e especialmente se se estabelecer uma linha recta, que evitaria os rodeios que hoje se precisa, fazer se se quizerem utilizar as vias actuaes.

Linhos estrangeiros

RUSSIA

Pelo governo russo foi proposta uma ligação do caminho de ferro do Ural com o Oceano Pacífico, proposta que causou geral interesse e natural entusiasmo pela enorme extensão que deverá ter esta linha.

O caminho de ferro de Katoust a Moska deve ser prolongado até os confins da Russia Europea, para além de Omsk, onde começa o caminho de ferro da Sibéria.

Este passa por Kainsk e alcança em Kolywan o Ob; depois de Tomsk e Atschinsk a Krasnojarsk o Jenissei; de Kansk e Udinsk a Balagansk pelo rio Angara, tributário do lago Baikal. Em Werchne-Udinsk entra na linha chineza, seguindo depois até Tschita, aproximando-se da bacia do rio Schilka e cortando e montanha de Ingoda.

Ao longo dos rios Ingoda, Schilka e Amur, o caminho de ferro atravessa a China, tocando em Nertschinsk, etc.

A via bifurca-se no affluent do rio Ussuri; contornando um dos braços a linha d'este rio vai até Wladiwostok; o outro, pelo rio Amur, como via principal, vai a Alexandrowsk e Nicolajewsk, e chega até a ilha Sachalin, que é o ponto extremo do caminho de ferro.

A ligação com Nicolajewsk só se poderá realizar mais tarde, devendo ser feita primeiro a de Wladiwostok; a linha completa ficará com o comprimento total de 10.000 quilómetros de S. Petersburgo a Wladiwostok.

A via terá a bitola de 1m,520, segundo o uso russo, tendo em média a velocidade de 21 quilómetros por hora.

Na viagem de Samara a Irkutsk deverão empregar-se 16 dias. Está já construída a via na extensão de 6.300 quilómetros, tendo-se já dispendido 480 milhões de rublos, que correspondem a cerca de 400.000 contos da nossa moeda.

ESTADOS-UNIDOS

A companhia do caminho de ferro Kansas-City-Memphis acaba de concluir a construção d'uma ponte sobre o Mississippi, em Memphis, que lhe custou cerca de 15 milhões.

O comprimento total da ponte, na qual se consumiram 9 milhões de kilos de aço, é de 4.827 metros, incluindo os appoios. Tem 8 lanços, dos quais um de 257 metros.

REPÚBLICA ARGENTINA

Diz o nosso colega *El Comercio del Plata* que foi auctorizado o concessionário do caminho de ferro de via resumida de Buenos-Aires ao Rosario a entroncar a via da sua concessão, por meio d'um terceiro carril, com qualquer dos caminhos de ferro de via larga, que chegam á estação central e aos depositos da alfandega, ou a chegar aos mesmos destinos com a via resumida por uma entrada independente, de acordo com os planos apresentados e a lei de concessão, e com a faculdade de adoptar o trajecto entre o arroio Maldonado sobre os terrenos reservados para a entrada geral dos caminhos de ferro.

O sr. Temple chama a atenção sobre a importancia que tem a entrada da via resumida até á estação central, pela harmonia e combinações estabelecidas, uma vez que parte do Rosario de Santa Fé o caminho de ferro de que se trata, unindo assim a capital e oito províncias por meio de mais de 4.400 quilómetros de via ferrea resumida, dos quais a maior parte garantidos.

Consultada a inspecção técnica sobre este assumpto, julgou mais racional a segunda solução proposta, que consiste n'uma entrada independente, enquanto não for estabelecida uma entrada geral para os caminhos de ferro.

MEXICO

Foi recusada oficialmente a offerta de 40 milhões feita por Huntington e Jay Gould — já senhores absolutos de uma rede de mais de 22.000 quilómetros de linhas nos Estados Unidos — para a compra da linha mexicana de Tchuantepet.

Este caminho de ferro, cuja extensão será de 764 quilómetros, e que atravessa o istmo que lhe dá o nome, estará concluído em 18 mezes; ligará o golfo do Mexico ao Oceano Pacífico, nos limites respectivos de Minatitlan e Salina Cruz. Offerece a vantagem de um encurtamento de 1.854 quilómetros entre os portos de San Francisco e New-York, comparado com o caminho de ferro de Panamá.

Este contratempo, todayia, tinha sido já superado por Jay Gould, assegurando-se a concessão d'uma linha, partindo de Paso-del-Norte até ao Mexico, atravessando os Estados de Chihuahua, Sonora, Sinaloa e o porto de Mazatlan.

Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta

Relatorio do Conselho fiscal

(Conclusão)

Emfim, os transportes por conta da empreza da Beira Baixa acham-se satisfeitos.

As contas d'ordem devedoras elevam-se a 329.158,43 fr., em diminuição de 241.915,55 fr.; representam as operações passadas em escripturação em 31 de dezembro, mas não ainda definitivamente regularisadas.

Direitos fiscais sobre as accções em França: 12.334,10 fr. — O que equivale a um aumento de 400 fr. para o imposto pago em França sobre as accções, durante o exercicio de 1891.

Saldo dos «deficits» dos productos líquidos para o pagamento dos coupons de obrigações: 9.695.649,38 fr. — Isto é, um aumento de 1.121.110,87 fr., diferença entre o encargo dos dois coupons vencidos e os productos líquidos da exploração.

PASSIVO

Capital.....	fr. 10.000.000
Obrigações.....	» 30.279.250
Subvenção do Estado.....	» 25.837.579
Imposto sobre o tráfego.....	» 12.866,30

As três primeiras contas não variaram. Houve na quarta uma diminuição de 7.352,91 fr.

A verba de 12.866,30 fr. representa as sommas cobradas por conta do Estado portuguez, durante os ultimos mezes de 1891.

Contas correntes e contas d'ordem credoras: fr. 1.315.275,87. — Em diminuição de 278.812,24 fr.

Ha nas contas correntes um aumento de 9.400,72 fr. Representam, para a quasi totalidade, o adiantamento feito pela Sociedade Financeira de Paris para o pagamento do coupon vencido em 30 de junho de 1883 e a conta do serviço combinado com a companhia de Salamanca.

Nas contas d'ordem credoras ha uma diminuição de 288.212,96 fr. Esta diferença, provém, em primeiro lugar, da regularização das contas com a empreza da Beira Baixa, e depois da diminuição da prestação sobre o coupon pago em 31 de dezembro de 1891, que foi só de 2 fr., enquanto que em 1890 foi de 3,60 fr.; do que resulta, em 1891, uma somma muito menos importante á disposição para o pagamento do coupon.

Fundos de garantia: 10.113,31 fr. — Diminuição relativamente a 1890, 4.136,29 fr.

A diferença serviu para cobrir as seguintes despesas: saldo dos trabalhos executados na estação de Arade, reconstrução da casa do guarda da linha n.º 28, incendiada; saldo dos trabalhos de instalação de bocas de incêndio nas estações.

Coupons de obrigações: 9.164.786,08 fr. — Ou um aumento de 1.160.792,52 fr., representando a dife-

rença entre os coupons de obrigações n.ºs 25 e 26, vencidos durante o exercício de 1891, e a importancia do pagamento do coupon n.º 16.

Não temos, senhores, nenhuma observação a fazer sobre as contas que vos são apresentadas pelo conselho de administração e propômos a sua approvação.

O CONSELHO FISCAL.

RESOLUÇÕES

PRIMEIRA RESOLUÇÃO

A assembléa geral, depois do parecer emitido pelo conselho fiscal, aprova o Relatorio, o Balanço e as Contas do exercício de 1891 (13.º exercício), taes como lhe são apresentados pelo conselho de administração.

SEGUNDA RESOLUÇÃO

A assembléa geral ratifica a nomeação, como administrador, do sr. conde de Villar Secco, hoje demissionário, e a do sr. Julio de Vilhena, para o substituir no conselho.

TERCEIRA RESOLUÇÃO

A assembléa geral reelege administradores os srs.: Durangel, conde de Mendaia, Barjona de Freitas e Goudchaux.

QUARTA RESOLUÇÃO

A assembléa geral, em harmonia com o artigo 38.º dos Estatutos, nomeia membros titulares do conselho fiscal, para o exercício de 1892, os srs.: Gustave Fourchault, Pierre de Zerbi e Marcel François; e membros suplementares os srs. Paul Guillemant e Edouard Sellange.

Mercado de metais

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

Cotações semanais para Portugal e Hespanha em 5 de agosto

		PREÇOS			
Zincos					
Caes Londres.....		21	10	-	-
Chapas de zinco					
F. o. b. Antwerp.....		24	10	-	25
Chapas de cobre					
F. o. b. Liverpool ou Londres.....		56	10	-	-
Arame de cobre					
F. o. b. Liverpool ou Londres.....		-	-	6 3/4	-
Ferro					
Chapas, North Country.....		6	10	-	7
" Staffordshire.....		7	5	-	7 10
" Belgian n.º 2.....		5	17	6	-
" " 3.....		6	2	6	-
Barras, North Country.....		6	10	-	6 15
" Staffordshire.....		6	5	-	6 10
" Belgian n.º 2.....		4	16	-	5
" " 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	10	-	7
" Staffordshire.....		6	15	-	7 5
" Belgian n.º 2.....		5	4	-	-
" " 3.....		5	12	-	-
Para arcos, M. M. & C.º.....		6	7	6	6 10
" W. I. W.....		6	7	6	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	-	-	-
Chapas de chumbo					
F. o. b. Londres.....		11	10	-	-
Estanho em lingotes					
F. o. b. Londres e Liverpool.....		99	-	-	-
Estanho em barras					
F. c. b. Londres e Liverpool.....		100	-	-	-
Cobre ordinario.....		47	5	-	48
Cobre escolhido.....		48	5	-	49
Prata.....					38 15/16

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Por determinação da linha hespanhola, fica desde 1 de agosto proximo, suprimido o serviço combinado da estação central de Toledo com a estação de Cabañas na linha de Madrid-Caceres-Portugal.

Por isso, é suspensa a applicação da tarifa combinada M. L. n.º 1 B. de pequena velocidade, para o transporte directo de varias mercadorias entre Lisboa e Toledo (via de Cabañas).

Lisboa, 25 de julho de 1892.

Modificação de horário na Linha de Cintra

Desde 13 e até 31 do corrente, além dos comboios do actual horário, na linha de Lisboa a Cintra, terá lugar todos os dias não santificados mais um comboio com o seguinte horário:

Partida de Lisboa, Rocio, ás 5 horas da tarde
Chegada a Cintra, " 6,4 " "

Durante o mesmo prazo de tempo o comboio n.º 114, que parte de Cintra para Lisboa, Rocio, ás 8 horas da noite e que segundo o actual horário só se realiza aos domingos e dias santificados, passa a ser diário.

Lisboa, 9 de Agosto de 1892.

O Director Geral da Companhia
Manuel Affonso d'Espregueira

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Serviço de Via e Obras.—Tarefa n.º 14—Construcção d'um quartel para a guarda fiscal, na Estação Central de Lisboa (R.)—Base da licitação 2:560.000 reis.

Na estação de Santa Apolonia em Lisboa, secretaria da exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, perante o sr. engenheiro chefe d'exploração, pela 1 hora da tarde do dia 17 d'agosto serão recebidas propostas para a arrematação da tarefa n.º 14—Construcção d'um quartel para a guarda fiscal na Estação Central de Lisboa.

As condições, plantas, perfls para esta adjudicação estão patentes na estação de Santa Apolonia, repartição de Via e Obras.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe da exploração em Lisboa, estação de Santa Apolonia, indicando no sobre scripto:

«Proposta para a construcção d'um quartel para a guarda fiscal na Estação Central de Lisboa, e redigida segundo o theor seguinte:

Eu abaixo assignado, morador em... obrigo-me a executar a tarefa n.º 14 do serviço de Via e Obras—da Companhia Real—Construcção d'um quartel para a guarda fiscal—segundo as condições patentes na repartição do mesmo serviço de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento, pela quantia total de... reis (por extenso).

Data e assignatura (esta por extenso em letra bem intelligivel).

Para concorrer a esta adjudicação cada proponente depositará previamente na caixa da Companhia Real a quantia de sessenta e quatro mil reis, a qual lhe será devolvida não lhe sendo aceite a proposta, do que receberá aviso

Acompanharão a proposta, em sobre scripto separado, os seguintes documentos:

1.º Um certificado do deposito feito na caixa da Companhia;

2.º Um atestado que abone a capacidade do proponente para a execução da obra.

Havendo empate nas propostas proceder-se-ha á licitação verbal em acto continuo entre os licitantes, não se admittindo lance inferior a 1.000 reis.

Lisboa 3 de agosto de 1892.

O director geral da companhia,
Manuel Affonso d'Espregueira.

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 19.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Santarem.—José F. Canha.
Portalegre.—Brito & Irmãos, agencia de despachos.

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

Typographia do *Commerce 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, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre.—Prop. Victor Sasseti.

LISBOA **Hotel Durand** — Rua das Flôres, 71—1.st 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 douane, bourse, ministeres, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

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

LISBOA **Hotel Atlântico** — Largo do Corpo Santo, 13—Dans le centre de la capitale et 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.^{er} ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures.—Avenida, 55 — Prop. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.

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

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

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

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

CASCAES **Hotel do Globo.**—Praça da Rainha D. Amélia. Um dos melhores da villa, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc.—Proprietaria Anna Vieira.

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

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

CALDAS DA RAINHA **Hotel Central.** Largo das Gralhas, 28. O mais proximo do estabelecimento balnear. Prop. Joaquim Antonio dos Santos.

CALDAS DA RAINHA **Hotel Aliança.** — Rua do Olival, 51. Bom tratamento e aceio; preços: 1\$000 a 1\$500 rs. Prop. J. A. S. Vasconcellos.

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

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

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.

LUSO-BUSSACO **Hotel Lusitano.**—Serviço regular; bons quartos e aceio. Preços: 900 a 1\$200 réis cada pessoa. Prop. Antonio Pereira da Silva.

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

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.—Aufrère, proprietário.

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

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

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

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

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

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

VALENCIA **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.

MATERIAES DE CONSTRUCCÃO

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

Madeiras

de todas as qualidades e dimensões, soalhos apparelhados, parquets nacionaes e estrangeiros, madeiras para marcenaria, ditas para carruagens, ditas em folhas para machinas de recortar, portas feitas, molduras e guarneimentos, 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, depositos de ferro galvanisado 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 cores e com todos os seus pertences, etc., etc.

Material ceramico

Tubos de grés superior, lavatorios de todos os feitos, bacias, siphões e apparelhos para retretes, telha francesa legitima de Marselha, dita vidrada de cores, 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 cores, vasos, estatuas e balaustres para piatibanas, telhas de vidro para claraboias, etc., etc.

MATERIAL PARA ESTUQUE,

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

MATERIAES DIVERSOS

Cimento de Portland, cal hydraulica de Marselha, pozzolana dos Açores, chapa de magnesia para forrar chalets, barracas, etc., ardoscia para telhados, dita para guardas de sumidouros, vidraça para janellas, vidros polidos franceses, vitraux de cores, industo 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 nos escriptorios 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 hidráulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metálicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

CHARRUAS S. S.

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

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

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, garrafoes, lino para cordaria e para fiacão, flor de enxofre, enxofre em pedra e moido

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

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

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

La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcción

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construcción

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

Material fixo e móvel para Caminhos de ferro

linhas americanas e obras públicas

LOCOMOTIVAS — TENDERS — CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

Gruas hidráulicas — Signaes — Mudanças e cruzamentos de via
PLACAS E PONTES ROTATORIAS

TRANSBORDADORES — RESERVATORIOS

Peças de forja diversas, molas e laminas — Rodas

Especialidade de rodas em ferro forjado

FUNDIÇÃO DE PEÇAS MECANICAS E OUTRAS. PARAFUSOS, ESCAPULAS
E PREGOS. CONSTRUÇÕES METALLICAS DE PONTES E TELHADOSMedalha 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 — Fóra de
Concurso. Paris 1889

Adresse telegraphico — Metal, Bruxellas

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

Medalla de mérito en la Exposición Literario-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 Exposición Internacional, bajo el patrocinio de la Sociedad Científica Europea de Bruselas, 1890.

Fundición de toda clase de caracteres de Imprenta; Talleres de Grabado.

NOVEDADES: Galvanoplastia y Esterotipia. Depósito de todos los útiles para las Artes Gráficas

NOVEDADES: Antigua francesa. La Iberica, Jannica, Caprichosa, Latina moderna, Utopian, Rubens

Inglés de novísimo corte. Oria Oival, Orla Excesivo. Vínetas taurinas, Religiosas y de Anuncios.

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

A. B. Fleming & C.^o, Edimburg. — Suols & C.^o, Maunheim. — Day & Collins L.^o, Londres, LETRAS DE MADERA.Albert & C.^o Sociedad Anónima, Frankenthal, MAQUINARIA PARA IMPRENTA, LITO-GRÁFIA, HELIOTIPIA, ETC.F. Uytterest & C.^o, Bruselas. Dietz & Lüsing, Leipzig, GUILLOTINAS Y TODA MAQUINARIA PARA ENCUADERNACIÓN. Benz & C.^o, Mannheim, MOTORES Á GAS.

SE MONTAN IMPRENTAS COMPLETAS EN BREVE PLAZO

INCENDIOSCOPIO

ALMEIDA & SILVA

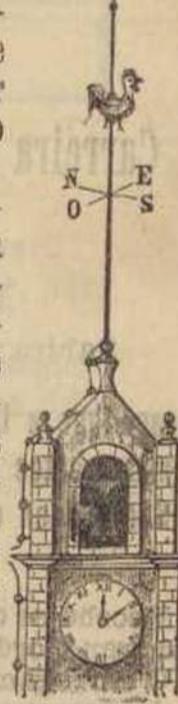
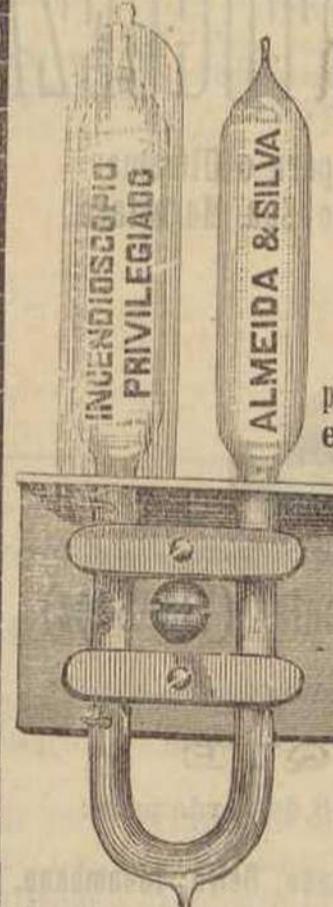
T. DE S. NICOLAU, 60

LISBOA

Fornecimentos e instalações em qualquer ponto do paiz tais como: pára-raios, luz eléctrica, campainhas, telephones, e seus assessorios. Inventores e constructores do avisador d'incendios denominado «INCENDIOSCOPIO».

Em todas as 5.^{as} feiras, das 7 às 8 h. da noite effectuar-se-hão experiencias do «Incendioscopio» onde poderão ser apreciadas publicamente as vantagens de tão util como humana

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

Endereço telegraphico
Incendioscopio — Lisboa

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

Para fretes e todos os esclarecimentos

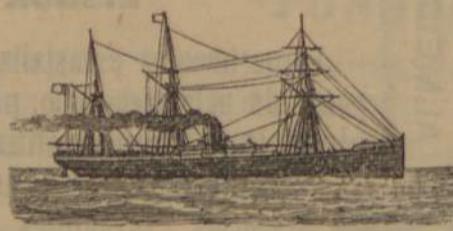
EM MADRID

Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

MALA REAL PORTUGUEZA

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



Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

MOÇAMBIQUE

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

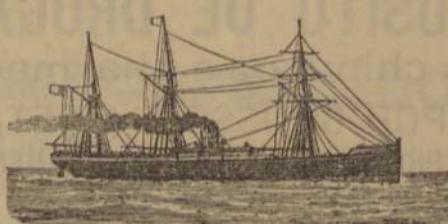
Moçambique e Lourenço Marques, Quelimane, Beira, Inhambane, e mais portos da costa, fazendo escala por Marselha, Port-Said, Suez, Aden e Zanzibar.

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

O carregamento fechará em 21 de agosto.

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

LA VELOCE



NAVIGAZIONE ITALIANA A VAPORE

Para o Rio de Janeiro (em direitura) e Buenos-Ayres

Sahirá a 22 de agosto o paquete italiano **Matteo Bruzzo**. Admitte passageiros de 1.ª 2.ª e 3.ª classe para todos os portos acima, e carga sómente para **Montevideu e Buenos-Ayres**.

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

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

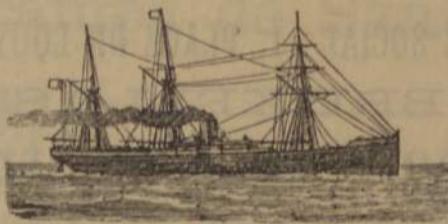
Os agentes

José Antunes dos Santos & C.º

4, Praça dos Romulares.

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 15 de agosto o paquete «TAGUS», para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton e Antuerpia

Sahirá o paquete «TAMAR», esperado em 14 de agosto.

As accomodações para passageiros são inexcediveis 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.º—R. dos Capelistas, 31, 1.º

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

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL N.º 2 — PEQUENA VELOCIDADE

DESDE 1 DE SETEMBRO DE 1892

(APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 28 DE JULHO DE 1892)

Transporte de farinhas e semeas, cereaes e legumes secos

BASES

Designação	Type n.º 1	Type n.º 2	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas
	Preço por 1:000 kilogrammas e por kilometro	Preço por 1:000 kilogrammas e por kilometro	
Farinha e semeas.....	16	12	2\$400
Cereaes e legumes.....	12	8	1\$800
Tremoços.....	8	8	—
Minimo de expedição			
	500 kilogrammas ou pagando como tal.	7:000 kilogrammas ou pagando como tal.	

CLASSE A — Excepção

Designação	Até 100 kilometros		Alem de 100 kilometros	
	Type por 1:000 kilogrammas e por kilometro	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas	Type por 1:000 kilogrammas e por kilometro	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas
Farinhas e semeas expedidas das estações situadas álem de Pegões e á quem de Messines para qualquer estação.....	12	360	10	1\$200
Trigos transportados entre duas estações situadas ambas álem de Pegões e á quem de Messines...	8	240	8	—

Minimo de expedição — 7:000 kilogrammas ou pagando como tal.

CONDIÇÕES

1.º Alem do preço de transporte cobrar-se-hão as despezas accessorias, em conformidade com a respectiva tarifa, sendo porém reduzidas a 200 réis para as expedições destinadas á estação de Lisboa ou á ordem para embarque, nas condições da tarifa de transporte fluvial de 25 de março de 1889.

2.º É concedida a devolução gratuita, com exclusão das despezas accessorias e do sêllo, em pequena velocidade, das taras vazias para as estações e expedidores que fizerem as remessas, no prazo de trinta dias a contar da entrega das mesmas remessas e mediante a apresentação das cartas de porte que provem a expedição primitiva.

3.º É concedido o prazo de oito dias de armazenagem gratuita nas estações de chegada. Este prazo é reduzido, porém, a quatro dias para as remessas despachadas pela classe A d'esta tarifa.

4.º A administração não será responsável por qualquer atraso que possa haver nas entregas das remessas taxadas por esta tarifa, sempre que não exceda em quatro dias o prazo fixado na tarifa geral para a entrega das mercadorias de pequena velocidade.

5.º Estes transportes ficam sujeitos ás condições estipuladas nas tarifas geraes, que não forem contrarias ás disposições da presente.

6.º Fica revogada e substituida pela presente a tarifa especial n.º 2 de 9 de abril de 1891.
Lisboa, 1 de agosto de 1892.

O engenheiro director,

J. P. Cavares Eriquieiros