

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

Annexo d'este numero

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

SUMMARIO

Ainda o porto de Lisboa.
Carta da Belgica, por A. Urban.
Parte official. — 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 materiaes de construcção — Associação Commercial de Lisboa — Associação Commercial do Porto — Relatorio 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 accionistas.
Boletins financeiros, de Lisboa, por J. F., e de Paris, por G. Pessard.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Linhas portuguezas. — Linha urbana do Porto — Linha de Pungue — Um caminho de ferro em projecto — Sul e Sueste — Loanda a Ambaca.
Linhas 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 Geltru.
Linhas estrangeiras. — Russia — Estados-Unidos — Republica Argentina — Mexico.
Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta. — Relatorio do conselho fiscal.
Mercado de metaes.
Avisos de serviço.
Arrematações.
Casas recommendadas.
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 francez 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 liquidación entre o governo e Mr. Hersent se faça nos termos mais vantajosos para este.

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

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

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

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

É, pois, de crêr, que explicado este ponto, enviado aquelle governo o contracto que nos obrigava para com mr. Hersent, a sua leitura será bastante para o vencer 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 divergencia entre as duas partes — o empreiteiro e o governo portuguez — um ou outro só devem recorrer:

À arbitragem;

Aos tribunaes portuguezes.

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

Que o governo francez 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 francez 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 paralisou, lhe está liquidando com toda a urgencia a medição das obras para o embolsar do que lhe pertence.

Tudo isto o governo francez 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 francez 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 soffrer as consequências 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 ellas 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 também não eram *moeda corrente do paiz* na época em que foram dadas.

Tanto Mr. Hersent reputava o seu contracto 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 empreendimentos 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, tínhamos logar para todos em fartos banquetes.

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

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 relatório que acaba de apparecer, sobre as operações e a situação d'esta instituição, algumas informações, relativas ao anno de 1891, que devem intrressar os leitores.

A tabella seguinte, relativa á classificação dos novos depositantes por sexos e profissões, demonstra claramente que, se a instituição estende os seus beneficios 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, além 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 ahí 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 attesta os esforços meritorios que fazem os membros do pessoal d'ensino, para inocular nos seus discipulos 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
Chieffes de estabelecimentos agricolas, industriaes e commerciantes. Proprietarios, rendeiros, individuos sem profissão, ou profissão domestica	1:950	496	2:376
Menores	2:206	9:620	11:826
	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	<div> <div>de soccorros mutuos 92</div> <div>de economia..... 244</div> <div>diversas..... 796</div> <div>Somma..... 133:472</div> </div>		

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 beneficios que proporciona a instituição; este facto é devido aos obstaculos que a legislação actual oppõe aos poderes conferidos ás mulheres casadas; esperamos em todo o caso que dentro em pouco a legislatura resolverá esta importante questão.

A. Urban.

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, approvar 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 29:611,3067 réis.

O que se comunica 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, approvar 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, emquanto não estiverem concluidos todos os trabalhos e rigorosamente feita a medição da linha.

O que, para os devidos effeitos, se comunica 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.^a 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 prorogados a 8 de agosto de 1892: s. ex.^a o ministro das obras publicas commercio e industria, attendendo á continuação das circumstancias financeiras que o paiz atravessa, e sem de forma alguma reconhecer ou admittir que se realisa caso de força maior, nos termos da condição 62.^a 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 damno ou perda para o estado, prorrogação por mais seis mezes improrogaveis 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 mezes, 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, approvar para os devidos effeitos os mencionados autos.

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

Para o director da fiscalisação da construcção 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, approvar, 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.º do § 1.º e do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei de 31 de dezembro de 1864, conceder a auctorisação 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 construcção da linha ferrea com todas as suas dependencias;

b) O fornecimento de todo o material fixo e circulante que for necessario 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 mezes, a contar da data d'este alvará;

4.ª Para serviço da construcção e exploração da linha farão os concessionarios tirar duas copias dos approvados, que entregarão no prazo de um mez, a contar da data da portaria que os approvar, 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 construcção, se julgue conveniente introduzir no projecto será pelos concessionarios sujeita á approvação do governo;

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

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

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 nivel 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 construcção d'esta, os concessionarios construirão as necessarias obras provisórias 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 substituil-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 construcção, conservação ou da exploração da linha;

18.ª Os trabalhos de construcção devem começar no prazo de seis mezes a contar-se da data do *Diario do governo* em que for publicada a portaria de approvação 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 fiscalisar pelos seus agentes, tanto a construcção 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 fiscalisação;

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 construcção d'esta linha ferrea e telegraphica;

24.ª Os concessionarios, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito á construcção 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 policia;

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 execução das presentes condições;

28.ª A concessão caducará:

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

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

29.ª As questões que se suscitarem sobre a execução 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 mercê por os não dever.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e selado 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*.—(Logar do sello das armas reaes.)

Tarifas de transporte

Tarifa especial n.º 2 do Sul e Sueste para transporte de farinhas, cereaes e legumes seccos.—E' esta tarifa a que ha pouco annunciámos ter sido approvada 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 farinhas 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 completos de 7 toneladas.

O typo 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 Commissão Russa do congresso recebemos o amavel convite para que a nossa *Gazeta* se fizesse representar n'aquella reunião.

Circumstancias 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 infatigavel a quem a intelligencia e a dedicação aos assumptos ferro-viarios tem levado desde o logar 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 distincto presidente da secção 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 rede, completa com restante rede da peninsula.

Paris-Lyão-Mediterraneo

Na assembléa annual dos accionistas da companhia dos caminhos de ferro de Paris a Lyon e ao Mediterraneo, 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 fórma 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 realisou ao preço de 428,21 fr. Ha, portanto, um augmento de 15,14 fr.; e o encargo annual que pesa sobre a companhia, capitalisa-se para o futuro a 4,02 % (comprehendendo os gastos accessorios) ou seja uma taxa effectiva de 3,67 %.

As receitas da rede foram no exercicio de 1891:

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

As linhas de Culoz a Modane, não comprehendidas na estatistica acima, tiveram um producto insufficiente para fazer face aos juros e amortisação 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 rede geral foi, como acima dissémos, de 194.138.359,77 fr.; deduzindo o saldo das explorações annexas e o excedente dos diversos encargos sobre o producto da locação e collocação de fundos, e bem assim os encargos geraes da antiga rede, 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 sobrecelente 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 patrocínio 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 machina 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 tem 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 capitulo 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 proposito 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 systema, tinha uma unica expansão, podendo ter logar n'um ou mais cylindros, e sendo o corpo em acção o vapor, pelos principios de calor, não pôde ter logar uma segunda expansão, sem completar o primeiro circulo de trabalho, isto é, sem ter voltado ao ponto inicial). Não obstante a divergencia 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 órgãos 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 permitia um funcionamento da machina, por difficuldades que se manifestavam consequentemente no bom trabalho do condensador e bombas.

Cahidos no desengano, de que a machina n'este ponto não permitia 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 augmento da temperatura do vapor nos geradores foi em pouco tempo muito mais consideravel: hoje attinge 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 attinge a tensão de uma atmospheria, 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, construido 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 construida, pela *Société 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 fórma porque o vapor funciona, nas machinas denominadas triplice expansão, é a seguinte:

O vapor, vindo da caldeira, dá admissão no primeiro cylindro, com uma introduccão 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 differente, mas todas teem tido o mesmo principio, chegando algumas a terem seis cylindros, e, segundo as differentes fórmas 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 comuns, dois a dois. N'esta disposição o vapor é admittido 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 circulo de Carnot, $R = \frac{T-t}{273+T}$ sendo tanto melhor o rendimento, quanto maior é a differença $T-t$, a que chamamos G , variavel pelas temperaturas do vapor á entrada e sahida do cylindro, dando-nos duas fórmas de fazer variar G , ou augmentando T , ou diminuindo t , mas como nas machinas de boas proporções, t attinge sempre o minimo, que é approximadamente a temperatura do condensador, só nos resta a variar T , que não pôde ser de outra fórma, se não augmentando a pressão do vapor.

M. Demoulin discute com precisão as vantagens das machinas a triplice expansão, fazendo ver que, augmentando 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 immediato 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 differente, 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 fórma o cylindro de baixa pressão mantém o primeiro cylindro expensor (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 obstal-as, e muito mais admittindo o que diz M. Zeuner: «a agua condensada e detida no cylindro augmenta o effeito das paredes sobre o vapor, absorvendo no momento da introduccão 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 fôrma 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 necessario 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 producto 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 qualidade. Os materiaes, cujos desenhos a côres illustram 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 atravessando, 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 occupar-se, a fôrma 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 defeza dos bons principios.

Associação Commercial do Porto, relatorio da Direcção.—Outro relatorio igualmente interessante e que expressa, na referencia dos trabalhos de que a Associação se occupou 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 occupar-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 fôrma 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 mezes 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.....	258:040	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..	1.048:177	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	337:941
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.....	4.361:224	287:207
Total.....	14.612:819	7.987:692

Exportação nacional e nacionalisada

Animaes e seus productos.....	51:083	56:361
Lã e pellos.....	54:389	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.....	362:544	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	10.911:340

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação...	1.858:234	2.069:939
	Transito.....	559:897	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 réis) das machinas importadas em 1891, pelas alfandegas do continente do reino e ilhas adjacentes, foi a seguinte:

	Numero	Kilogrammas	Valor em mil réis
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	67:120
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 hydraulicos	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	19:352	15:100
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
Fabricas de bebidas fermentadas	4	3:970	1:080
Fabricas de bolachas, massas e conservas e alimenticias	46	80:349	15:158
Fabricas de chapéus	3	3:659	1:106
Fabricas de cortiça	72	9:439	5:378
Fabricas de cortumes	2	3:264	814
Fabricas de destillação	4	6:606	882
Fabricas de estamparia e tinturaria	2	2:385	510
Fabricas de extracção de oleos	7	68:736	9:719
Fabricas de fição e tecidos	1:089	1:752:601	209:259
Fabricas de moagem de cereaes	24	49:566	10:139
Fabricas de papel	19	79:857	16:396
Fabricas de phosphoros	2	306	130
Fabricas de productos ceramicos	11	27:866	3:219
Fabricas de productos chimicos	7	1:022	864
Fabricas de serração de madeira	10	7:710	2:140
Fabricas de tabacos	2	3:426	860
Fabricas de vidros	1	259	202
Fabrico de gaz	2	29:175	1:982
Fabrico de cartuchame	1	63	91
Fazer escovas	1	258	100
Fazer passamanaria	4	161	120
Fazer polvora	2	10:685	4:605
Fazer queijo e manteiga	11	814	200
Fazer saccos de papel e sobrescriptos	3	2:904	863
Fazer tela e obra de malha	109	6:811	4:532
Fazer velas de stearina	1	1:047	400
Guindar	151	86:212	11:929
Latoaria	51	9:951	3:149
Lavar e engommar roupa	17	7:119	2:529
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	6:510
Telegraphia	—	22:359	10:637
Varios misteres	82	39:606	6:513
Totales	10:553	3:925:725	745:639

Instrumentos, aparelhos, ferramentas utensilios e peças separadas de machinas para a agricultura e jardinagem	—	462:888	70:204
Instrumentos, ferramentas, utensilios, e peças separadas de machinas para artes e officios para laboratorios 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 península 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 á 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 á Val-maseda, 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 Gráo.

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

Carteira dos accionistas

Companhia da Real Fabrica de Fiação de Thomar

ESTABELECIMENTO FUNDADO EM 1789

Sociedade anonyma, responsabilidade limitada

Capital 500:000\$000 réis

Fundos de reserva e amortisação 202:857\$899 réis.

Subscrição para a emissão de 1:500 obrigações do capital de cem mil réis 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 auctorisação concedida pela assembléa geral d'esta companhia, annuncia-se a subscrição publica para esta emissão, advertindo-se que serão preferidos:

1.º Os accionistas da Companhia da Real Fabrica 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 praso 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 subscrição: 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 Fabrica. Podem subscrever quaesquer 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 subscrição dos preferentes.

As prestações de entrada são:

- 1.ª de 10 p. c. ou 10\$000 réis no acto da subscrição.
- 2.ª de 10 p. c. " 10\$000 " " da ratificação.
- 3.ª de 20 p. c. " 20\$000 " " dia 10 de setembro.
- 4.ª de 20 p. c. " 20\$000 " " " 25 de " "
- 5.ª de 20 p. c. " 20\$000 " " " 10 de outubro.
- 6.ª 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 móra.

Se os pedidos de subscrição 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 extranho 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 março 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 Eugénio 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 politicos e dos negociantes, é certo que não diminuíram as preocupações da nossa angustiosa situação.

A questão do porto de Lisboa continuou a ser objecto de reclamações junto do governo portuguez, mas até aqui as cousas não deixaram de seguir os seus termos regulares, consequencia logica da resolução tomada. Procede-se ao inventario do material e liquidam-se as ultimas 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 affecto a consulta e parecer da procuradoria geral da corôa. Ainda este mez, porém, deve o governo resolver definitivamente sobre o assumpto.

A questão da industria nacional voltou novamente á teta 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 sufficiente.

O protesto dos industriaes foi muito energico e tomou mesmo caracter 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 proposito. O *Diario do Governo* deve publicar amanhã alguma coisa a este respeito no sentido conciliador, mas temos razões para supor que esta solução não porá termo ao conflicto.

Os governos estrangeiros, especialmente os da Allemanha e França, teem continuado a insistir junto do governo portuguez por um accordo que salvasse os interesses dos portadores estrangeiros. O governo parece ter-se manifestado em favor de um novo convenio, mas esta hypothese tem suscitado algumas difficuldades internas de caracter publico.

Em Londres, apesar das declarações do governo portuguez, o *comité* organizado para tratar dos assumptos relativos á divida externa portugueza, sempre fez a emissão dos certificados representativos dos dois terços não pagos do *coupon* de julho. Este *comité* recebeu titulos no valor de 2.250.000 libras sterlinas, pagou o terço do juro em moeda corrente e deu os certificados pelo resto.

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

Ha quem não julgue a actual situação sustentavel por muito tempo mais, porque se tem extenuado e comprometido demasiadamente e, pelas suas indecisões e hesitações, como pelas suas transigencias com ambições politicas, perdido o prestigio indispensavel 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 possuía um material de primeira ordem que será agora mais um vigoroso elemento de prosperidade para a nova companhia fusionada. A annunciada emissão de obrigações é operação em que se póde entrar com absoluta confiança.

O mez de julho fechou deixando-nos as inscrições a 31,95 e 32, e entre estas cotações teem oscillado os preços dos nossos titulos na Bolsa de Lisboa e na quinzena que hoje finda. O movimento tem sido grande na compra da divida interna, mas frouxo na da divida externa, chegando mesmo a não haver procura. Em obrigações de empréstimos (4 e 4 1/2 % 1888-1890) realisaram-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 acções dos bancos continuam pouco animadas, tendo mantido sem differenças sensiveis 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 caracter de estabilidade.

*

Tem vindo nos ultimos dias boas noticias de trabalhos das companhias colonias em Africa. A companhia do assucar fez já uma vasta plantação (200 hectares) de canna do Natal e está muito animada. A companhia de Moçambique installa-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 mantem-se em boas condições e atravessa a crise tival com uma verdadeira firmeza.

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

Póde-se-lhe evidentemente accusar falta de actividade, por não obter senão um mercado muito restricto; mas a quem attribuir essa falta senão ao sol, que é muito quente, e ás férias, que arrasam 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 considerarmo-nos felizes pela facilidade com que a nossa venda se tem podido conservar tão elevada cotação com os negocios tão fracos.

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

A operação, effectuada em Londres, poria á disposição do ministro do thesouro 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 divida consolidada, mas um tal projecto não exclue a intervenção do poder executivo; o assentimento do parlamento seria necessario. As noticias transmittidas n'este sentido, e reproduzidas de boa fé, não teem, 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 fize-ra crêr primeiro que a Inglaterra renunciaria á occupação do Egypto, mas é sabido de longa data que o leão britannico onde deita a pata, ali fica.

Os fundos russos conservam-se firmes.

Falla-se aqui de uma grande loteria franco-russa, que o governo francez organisaria para beneficiar os povos que soffreram com o cholera. Conta-se com um successo 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 organisará uma sociedade para retomar energicamente e activar os trabalhos do canal.

Os cursos das acções 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 redes das seis grandes companhias augmentam em 220.000 fr. O augmento 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 redes:

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	TITULOS	1892 — AGOSTO — DIAS													
		1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	—	—
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza...	—	—	19.500	19.500	20.000	20.000	19.800	19.500	19.500	—	—	—	—	—
	» Ascensores mechanicos....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris.....	» Atravez d'Africa	—	52.700	—	—	53.000	—	—	53.000	—	—	—	—	—	—
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza...	77	—	77,25	80	84	80	82,50	81	85	82	—	91	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal ..	—	—	45	—	—	45	—	50	—	—	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha	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	—	10,5	10,5	10,42	10,8	10,875	10,65	10,85	10,75	10,85	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal...	14,5	13	13	13,3	13,3	13	13,5	13,5	13	13,5	13,4	13,4	—	—
	» Norte Hespanha 1. ^a hypotheca	339	342	345	344	342	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres...	» C. ^a da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd...	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruxellas..	» Atravez d'Africa	44,75	45	45	45	—	—	—	44,75	45,5	45,25	—	45,25	—	—
Berlim....	» Companhia Real 4 1/2 0/0.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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 metricas	Kil.	Totaes	Kilo metricas	1892	1891	1892	1891
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	Antiga rede	16 22	690	62.486:000	90:574	690	55.048:650	79:781	1.437.317:000	1.521.512:510	—
	e nova não	23 29	»	57.060:000	82:696	»	51.290:270	74:334	1.494.377:000	1.572.802:780	—
	garantida.	30 5	»	68.250:000	98:913	»	61.701:220	89:422	1.562.627:000	1.634.504:000	—
	Nova rede	16 22	334	6.914:000	20:701	168	4.170:000	24:821	131.258:000	95.518:000	35.740:000
Sul e Sueste...	garantida.	23 29	»	5.980:000	17:907	»	4.030:000	23:988	137.238:000	99.548:000	37.690:000
		30 5	»	6.580:000	19:701	»	5.030:000	29:940	143.818:000	104.578:000	39.240:000
		15 21	475	14.936:580	31:445	475	12.560:380	26:443	378.989:070	380.035:455	—
											1.046:385
Minho e Douro..			340	—	—	340	—	—	—	—	—
Beira Alta.....	18 24	Junho	253	5.538:649	21:892	253	6.579:225	26:005	122.868:002	153.514:227	—
	25 1	Julho	»	5.537:284	21:886	»	6.879:936	27:193	128.405:286	162.394:163	32.646:225
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	25 1	Julho	»	—	—	»	—	—	—	—	33.988:877
Guimarães.....	8 14	Julho	105	1.024:355	9:756	105	1.181:515	11:253	31.747:559	31.489:564	257:995
Norte de Hespanha.....	29 5	Mai	34	1.017:884	29:938	34	1.138:785	33:494	17.080:584	15.987:946	1.092:638
	6 12	»	»	1.139:675	33:520	»	1.132:185	33:300	18.220:259	17.120:131	1.100:128
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	13 19	»	»	1.174:850	34:534	»	1.356:975	39:911	19.395:409	18.477:106	918:003
	15 21	Julho	2803 P.	1.619:603	577:81	2803	1.599:393	566:33	37.062:932	37.993:327	—
Andaluzes	22 28	»	»	1.540:685	549:65	»	1.477:438	527:09	38.603:618	39.470:766	930:395
											867:148
Almansa-Valencia Tarragona.....	16 22	Julho	2672	1.048:926	393	2672	1.048:115	392	28.877:181	30.676:239	—
	23 29	»	»	919:518	344	»	935:546	350	29.796:700	31.611:786	1.799:059
Zafra a Huelva.....											1.815:087
	9 15	Julho	894	217:703	244	894	220:868	247	7.436:592	7.403:276	33:316
Zafra a Huelva.....	16 22	»	»	253:911	284	»	242:016	271	7.690:503	7.645:294	45:209
Zafra a Huelva.....			460	—	—	—	—	—	—	—	—
	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
Zafra a Huelva.....	30 5	Agosto	»	55:532	309	»	46:508	258	1.549:093	1.322:675	226:418

Linhas portuguezas

Linha do Pungue. — Os empreiteiros a quem foi encarregada a construcção d'esta linha não são os srs Royce & C.^a de Copetown, como disseram alguns colegas, mas os srs. Pauling & C.^a, sendo encarregado da construcção o sr. Lawley.

A emissão de 250:000 libras já está realisada, sendo os titulos de 25, 50, 100 e 1:000 libras.

O pessoal e material para a construcção já deve ter partido, segundo cartas de Londres que asseguravam que a partida se effectuaria até o fim da semana ultima.

A largura da via é de 60 centimetros.

O empreiteiro terá a penalidade de 10:000 libras se a linha não estiver concluida até fim d'este anno.

Os directores da companhia do caminho de ferro ficaram sendo os srs. Alfredo Beit, marquez de Fontes, Rochfort Maguire, C. Algerum Moreing, R. Kinrichsen e Henry Van Laun.

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

Na igreja do convento de S. Bento da Ave-Maria funciona uma confraria, instalada ha sete ou oito annos, e que pretende agora conservar a igreja, que, attendendo-se ao reconhecido melhoramento da estação central, bem póde funcionar em outro qualquer sitio.

Consta que a mesa da ordem elaborou um projecto em opposição ao da illustrada direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e com um requerimento ao rei, que revela uma absoluta incompetencia e ignorancia tanto de construcções como de preços e de valor orçamental, pois que o signatario não é engenheiro nem conhece nada em formulas arithmeticas ou trigonometricas, embora seja versado na pharmacopeia official, pretendendo combater este grande melhoramento pelo qual o Porto tanto suspira.

Confiamos que o sr. ministro das obras publicas olhará antes ao interesse publico do que ao especial de quaesquer confrades, que nós, no seu caso, mandaríamos *prégar a outra freguezia*, segundo a phrase popular.

Um caminho de ferro em projecto.—Dizem de Monsão: Que a convite da empresa concessionaria do caminho de ferro americano, com tracção a vapor, entre Valença, Monsão e Melgaço, se realisou no theatro Camões, d'aquella villa, uma reunião preparatoria, a que presidiu o engenheiro da mesma empresa, 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 construcção immediata da linha.

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

Esta empresa, se levar a effeito o seu projecto, vae realisar 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 empresa tem tido.

Sul e sueste.—Os trabalhos de estudos para o prolongamento da linha do Barreiro a Cacilhas, a cargo da secção de construcção 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 caes de passageiros da estação do Barreiro, para as bases do viaducto que liga a linha actual com a outra margem, proximo da aldeia de Paio Pires. Duas sondagens teem feito reconhecer que o assentamento dos pilares para o viaducto será trabalho difficil e dispendioso, por quanto, até a profundidade de 35^m ainda não foi encontrado terreno que offereça garantias de solidez.

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

Além d'este viaducto, 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 teem sido diminutos, porque o seu percurso actual não comprehende senão regiões estereis, 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, emquanto que, calcula-se, o caminho de ferro poderá assegurar este transporte a rasão 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.

Linhas hespanholas

Norte de Hespanha.—O relatorio que o conselho administrativo d'esta companhia publicou sobre o exercicio de 1891, evidencia as perdas enormes soffridos pela alta do cambio e emite 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 realisadas 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 effectuado em francos. D'aqui resulta para a companhia uma perda que varia com a differença entre o valor da peseta e o do franco.

Esta situação impressionou o publico, que tem feito baixar as acções da companhia mais de 50 % durante um anno. As obrigações foram tambem consideravelmente attingidas. Os administradores julgam esta depreciação evidentemente exaggerada, 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 apoio do governo, o qual acolheu este pedido com benevolencia.

Não sendo a occasião nada favoravel 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 construcção das linhas de que tem a concessão e os estudos d'outras em prespectiva.

Os lucros liquidos realisados 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 España.—Foi approved judicialmente o contracto celebrado entre a Companhia dos caminhos de ferro do leste da Hespanha e os seus crédores, ordenando que se deem á caixa geral dos depositos as ordens necessárias para que se faça entrega á representacção legal da Companhia de todas as garantias que, em consequência dos autos, tenha consignadas á disposicção do julgado n'aquelle estabelecimento, bem como os redditos devolvidos pelas mesmas. Tambem se ordenou a devoluçao das cauções juntas ás adhesões apresentadas e que acreditam a consignação de obrigações á Sociedade do leste da Hespanha, afim de que, sob sua responsabilidade, as faça chegar com segurança ás mãos dos seus legitimos proprietarios, para que estes possam utilizar-se d'ellas como lhes convier e que se communique aos julgados de instrucção a que se tiver dado conhecimento do auto d'este julgado de 17 de julho de 1890, a approvaçao do contracto, e por consequencia declaracção de ter cessado o estado de suspensao 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, outhorgando á Companhia dos Caminhos de Ferro Andaluza a concessão, sem subvenção do Estado, d'um caminho de ferro, que, partindo do kilometro 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 construcção. O anteprojecto do resto da linha (Guardiola a Puigcerdá, 175 kilometros) 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, pas-

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 kilometros 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 ferreo, 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.

Linhas estrangeiras

RUSSIA

Pelo governo russo foi proposta uma ligação do caminho de ferro do Ural com o Oceano Pacifico, 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 Siberia.

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, tributario do lago Baikal. Em Werchne-Udinsk entra na linha chinesa, seguindo depois até Tschita, approximando-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 affluente do rio Ussuri; contornando um dos braços a linha d'este rio vae até Wladiwostok; o outro, pelo rio Amur, como via principal, vae 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 kilometros de S. Petersburgo a Wladiwostok.

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

Na viagem de Samara a Irkutsk deverão empregar-se 16 dias. Está já construída a via na extensão de 6.300 kilometros, 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 construcção d'uma ponte sobre o Mississipi, 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 apoios. Tem 8 lanços, dos quaes um de 257 metros.

REPUBLICA ARGENTINA

Diz o nosso collega *El Comercio del Plata* que foi auctorizado o concessionario do caminho de ferro de via resumida de Buenos-Ayres 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 accordo 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 attenção sobre a importancia que tem a entrada da via resumida até á estação central, pela harmonia e combinações estabelecidas, uma vez que parta do Rosario de Santa Fé o caminho de ferro de que se trata, unindo assim a capital e oito provincias por meio de mais de 4.400 kilometros de via ferrea resumida, dos quaes a maior parte garantidos.

Consultada a inspecção technica sobre este assumpto, julgou mais racional a segunda solução proposta, que consiste n'uma entrada independente, emquanto 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 kilometros de linhas nos Estados-Unidos — para a compra da linha mexicana de Tehuantepec.

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

Este contratempo, todavia, 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 empresa 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 fiscaes sobre as acções em França: 12.334,10 fr. — O que equivale a um augmento de 400 fr. para o imposto pago em França sobre as acções, durante o exercicio de 1891.

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

PASSIVO

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

As tres 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 augmento 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 differença, provém, em primeiro lugar, da regularisação das contas com a empresa 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., emquanto 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 differença serviu para cobrir as seguintes despesas: saldo dos trabalhos executados na estação de Arazede, reconstrucção da casa do guarda da linha n.º 28, incendiada; saldo dos trabalhos de installação de bocas de incendio nas estações.

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

rença entre os coupons de obrigações n.^{os} 25 e 26, vendidos 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 propomos a sua aprovação.

O CONSELHO FISCAL.

RESOLUÇÕES

PRIMEIRA RESOLUÇÃO

A assembléa geral, depois do parecer emittido pelo conselho fiscal, approva 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 demissionario, e a do sr. Julio de Vilhena, para o substituir no conselho.

TERCEIRA RESOLUÇÃO

A assembléa geral reelege administradores os srs.: Durangel, conde de Mendia, 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 supplentes os srs. Paul Guillemant e Edouard Sellange.

Mercado de metaes

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

Cotações semanaes para Portugal e Hespanha em 5 de agosto

Zinco	PREÇOS			
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
» Belgian n. ^o 2.....	5	17	6	-
» » 3.....	6	2	6	-
Barras, North Country.....	6	10	-	6
» Staffordshire.....	6	5	-	6
» Belgian n. ^o 2.....	4	16	-	5
» » 3.....	5	2	-	-
Barras T. North Country.....	6	15	-	7
» » Staffordshire.....	7	-	-	7
» » Belgian n. ^o 2.....	5	17	-	-
» » 3.....	6	7	6	-
Angulos, North Country.....	6	10	-	7
» Staffordshire.....	6	15	-	7
» Belgian n. ^o 2.....	5	4	-	-
» » 3.....	5	12	-	-
Para arcos, M. M. & C. ^a	6	7	6	6
» » W. I. W.....	6	7	6	6
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
22 e 24 G..... » »	12	5	-	12
(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. o. 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, supprimido 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 horario na Linha de Cintra

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

Partida de Lisboa, Rocio, ás 5 horas da tarde

Chegada a Cintra, » 6,4 » »

Durante o mesmo praso de tempo o comboio n.^o 114, que parte de Cintra para Lisboa, Rocio, ás 8 horas da noute e que segundo o actual horario só se realiza aos domingos e dias santificados, passa a ser diario.

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 Apollonia 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, perfis para esta adjudicação estão patentes na estação de Santa Apollonia, repartição de Via e Obras.

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

«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... réis (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 accete a proposta, do que receberá aviso

Acompanharão a proposta, em sobrescripto separado, os seguintes documentos:

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

2.^o Um attestado 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 réis.

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

Typographie do Commercio de Portugal — 35, Rua Ivens, 41.
 Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

LISBOA Braganza Hotel — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre. — Prop. Victor Sasseti.

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

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

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

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

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

LISBOA Hotel Atlantico — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre 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 diante.

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

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

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. Amelia. 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 salas 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 Alliança. — 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.^a ordem. — Prop. Adriano & François.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 caruagens, ditas em folhas para machinas de recortar, portas feitas, molduras e guarnecimentos, chalets de madeira de todos os tamanhos.

Material de ferro, zinco e chumbo

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

FOGÕES PARA SALAS

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

Material ceramico

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

MATERIAL PARA ESTUQUE,

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

MATERIAES DIVERSOS

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

Fornecem-se Catalogos e Preços correntes a quem os solicitar 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 hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

CHARRUAS S. S.

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

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

Porto, 23 de maio de 1892.

O GERENTE: LUIZ FERREIRA DE SOUZA CRUZ

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

Escritorio:—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, garrafões, linho para cordoaria e para fiação, flor de enxofre, enxofre em pedra e moído

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

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

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

La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcção

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construcção

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

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

LOCOMOTIVAS—TENDERS—CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

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

TRANSBORDADORES — RESERVATORIOS

Peças de forja diversas, molas e laminas—Rodas

Especialidade de rodas em ferro forjado

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

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

Adresse telegraphico — *Métal, Bruxellas*

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

Medalla de mérito en la Exposición Literaria-Artística. De plata en la Exposición Minera. De plata en la Exposición de Barcelona. Condecorado con la Cruz de Carlos III. Diploma de Honor en la Exposición Internacional, bajo el patronato de la Sociedad Científica Europea de Bruselas, 1890

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

NOVEDADES: Antigua francesa. La Iberica, Jarnica, Caprichosa, Latina moderna, Utopian, Rubens Inglesa de novísimo corte. Orta Opival, Orta Excelisior. Vinetas taurinas, Religiosas y de Anuncios.

REPRESENTACIÓN Y DEPÓSITO de las siguientes FABRICAS EXTRANJERAS: H. Berthold, Berlin, FILETAGE DE BRONCE. Kast & Elinger, Stuttgart. A. E. Fleming & C.^o, Edimburg. TINTAS DE TODAS CLASES PARA IMPRENTA, LITO- GRAFIA Y ENCUADERNACIÓN. Suchs & C.^o, Mannheim. — Day & Collins L.^o, Londres, LETRAS DE MADERA. Albert & C.^o, Sociedad Anónima, Frankenthal. MAQUINARIA PARA IMPRENTA, LITO- F. Uytendael & C.^o, Bruselas. GRAFIA, HELIOTIPIA, ETC. Dietz & Listing, Leipzig, GUILLOTINAS Y TODA MAQUINARIA PARA ENCUADERNACIÓN. Benz & C.^o, Mannheim, MOTORES A GAS.

SE MONTAN IMPRENTAS COMPLETAS EN BREVE PLAZO

INCENDIOSCOPIO

ALMEIDA & SILVA

T. DE S. NICOLAU, 60

LISBOA

Fornecimentos e installações em qualquer ponto do paiz taes como: para-raios, luz electrica, campainhas,

telephones, e seus as-

essorios. Inventores e

constructores do avisador

d'incendios denominado

«INCENDIOSCOPIO».

Em todas as 5.^{as} fei-

ras, das 7 às 8 h. da

noite effectuar-se-hão ex-

periencias do «In-

cendioscopio» onde

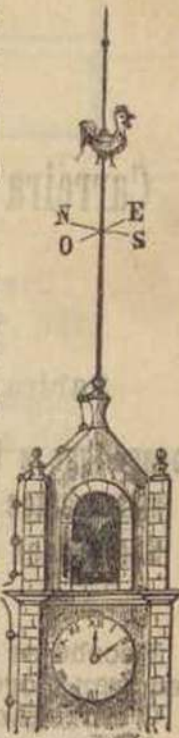
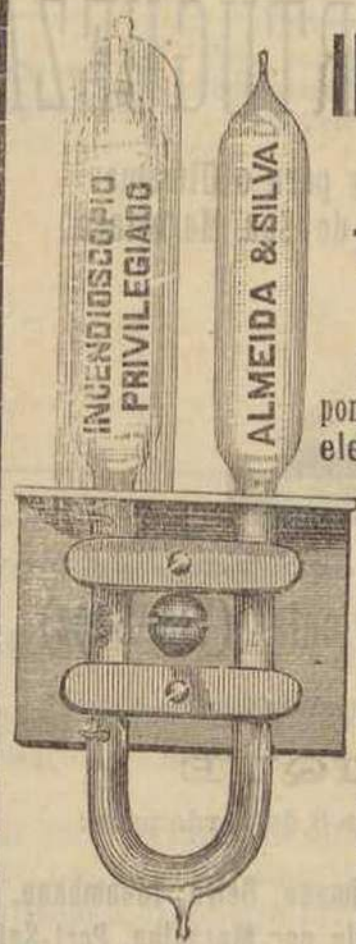
poderão ser apreciadas pu-

blicamente as vantagens

de tão util como huma-

nitaria descoberta. Tambem nos prestamos a exe- cutar 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

EM MADRID

Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

MALA REAL PORTUGUEZA

Empresa 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 às 3 da tarde para:

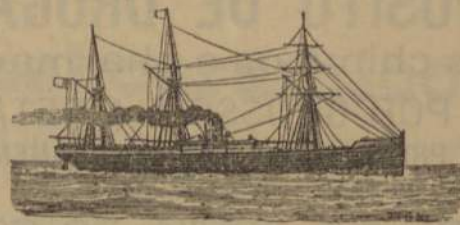
Moçambique e Lourenço Marques, Quelimane, Beira, Inhambane, e mais portos da costa, fazendo escala por Marselha, Port-Said, Suez, Aden e Zanzibar.

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

O carregamento fechará em 21 de agosto.

As encomendas recebem-se até aquelle mesmo dia, inclusive, 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.ª

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

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

AGENTES

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

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

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 sementes, cereaes e legumes seccos

BASES

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

CLASSE A — Excepção

Designação	Até 100 kilometros		Além de 100 kilometros	
	Typo por 1:000 kilogrammas e por kilometro	Mínimo cobravel por 1:000 kilogrammas	Typo por 1:000 kilogrammas e por kilometro	Mínimo cobravel por 1:000 kilogrammas
Farinhas e sementes expedidas das estações situadas além de Pegões e áquem de Messines para qualquer estação.....	12	360	10	1\$200
Trigos transportados entre duas estações situadas ambas além de Pegões e áquem de Messines...	8	240	8	—

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

CONDIÇÕES

1.ª Além do preço de transporte cobrar-se-hão as despesas 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.ª É concedida a devolução gratuita, com exclusão das despesas accessorias e do sello, 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.ª 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.ª A administração não será responsavel 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.ª Estes transportes ficam sujeitos ás condições estipuladas nas tarifas geraes, que não forem contrarias ás disposições da presente.

6.ª 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 Trigueiros