

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO
Redactores: em Madrid, D. Juan de Bona; em Bruxellas, Alb. Urban, Engenheiro

REDACÇÃO — Conde Barão, 81 — LISBOA

Annexo d'este numero

Tarifa P. n.^o 7, grande velocidade, da Companhia Real.—P. H. n.^o 3, do Minho e Douro.—Bilhetes simples e de ida e volta, combinados com a Galliza.

SUMMARIO

Palacio da Industria Portugueza, em Lisboa.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Parte oficial.—Portarias de 7 de junho, e 27 de outubro do Ministerio das Obras Publicas; — Receita e despesa dos caminhos de ferro de Lourenço Marques e de Loanda a Ambaca (Ministerio da Marinha).
Tarifas de transporte.
O novo direito internacional em materia de transporte de mercadorias.
Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo (continuação).
Notas de viagem. — III, Gouveia e a Serra da Estrela.
Assembleia geral extraordinaria da Companhia Real.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.
Patentes de invenção, concedidas e caducadas em Agosto e Setembro.
Linhas portuguezas. — Mormugão — A ponte da Xabregas — Mirandella e Vizela — Lelxões — Lourenço Marques — Beira.
Linhas hespanholas. — Do Monistrol a Montserrat — Norte de Hespanha e Oeste — De Catalayud-Teruel-Sagunto — De Zaragoza ao Mediterraneo — Madrid a Zaragoza e Alicante — Medina a Salamanca.
Linhas estrangeiras. — França — Suissa — Alemanha — Russia.
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Relatorio do conselho de administração.
Avisos de serviço.
Arrematações.
Agencias de transportes recommendedadas.
Agenda do viajante.
Anuncios.

Palacio da Industria Portugueza

EM LISBOA

Exposição Universal e Exposição Maritima
em 1897

Os titulos d'este artigo deixam bem compreender com quanto entusiasmo nos apressámos a ligar o nosso nome á iniciativa da realização d'este projecto.

No estado actual do nosso paiz, os grandes cometimentos, tudo quanto tenda a levantar Portugal, por um esforço heroico, do abatimento a que uma cadeia de infelicidades o levou, parece em geral pura phantasia de sonhadores, senão insensatez de temerarios que não vêem, na cruenta lição do passado, exemplo frizante a desarmal-os para futuros arrojos.

E' que o desalento venceu todos os espíritos; é que o desejo insoffrido de avançar demasiadamente no caminho dos melhoramentos moraes e materiaes levou-nos á quasi ruina, muito antes que os beneficos resultados d'esses melhoramentos nos trouxessem, em prosperidade, a compensação dos sacrifícios a que, por elles, nos imposémos.

Mas se esta justa aspiração de progresso nos impeliu a um caminho difficult; se arruinámos as forças em trabalho excessivo, se deixámos o nosso sangue enfraquecer na luta pelo progresso, na grande batalha da intelligencia que pensa e do braço que executa, sem medir o alcance d'este trabalho mais que no roseo desejo da felicidade sonhada; se, finalmente, se, francamente, estamos hoje desfalecidos porque soffregamente quizémos elevar o nosso paiz a par dos mais adiantados da Europa, não é razão para que nos abandonemos por completo ao desconsolo, para que quebremos a enxada que manejavamos fadigados, e a pedra que levámos com tanto custo para o monumento do nosso futuro, a abandonemos a meio caminho, inutil para elle e para nós.

Depois da enfermidade vem a convalescência e após esta a saude.

Pensem os pois no futuro e confiemos que as nossas forças, que são muitas, retemperar-se-hão na continuação da luta, se queremos ser o que ser desejamos.

E' por isso que consideramos perfeitamente realisavel o plano que vamos expôr, sobre o qual nos propomos trabalhar activamente, no que esperamos ser acompanhados por toda a imprensa, por todo o paiz!

Em 1897 Portugal tem uma commemoração a realizar á qual todas as nações do mundo não negarão o seu concurso.

Quatrocentos annos se completam, que as caravellas, guiadas pelo nosso grande navegador, dobravam o cabo das Tormentas, indo implantar a bandeira christã nas praias indianas.

Eramos grandiosos então, pela navegação e pela descoberta; cinco annos temos deante de nós para nos tornarmos, pelo menos, importantes pelo commercio e pelo trabalho.

Deve inaugurar-se, tambem n'essa epocha, o porto de Lisboa com todos os seus melhoramentos que estamos emprehendendo.

Pois bem: nenhuma occasião mais azada para convidar as nações a visitar a nossa; para as recebermos aqui na capital, n'um duplo concurso demonstrativo da importancia industrial e maritima de cada paiz.

Em terra, n'um grande palacio que se construirá para testemunho permanente da nossa industria, uma exposição universal onde cada estado virá ostentar os melhores productos das suas sciencias das suas industrias e artes; no magnifico porto de Lisboa, os barcos de todas as dimensões, as construções de todas as epochas, as esquadras de todos os mares.

E na cidade uma animação extraordinaria, um vaivém de população fluctuante, uma diversidade de individuos de todas as nacionalidades, uma confusão de idiomas de todos os paizes, transformando a nossa capital n'um centro de actividade, dando-lhe aquelle brillantismo attrahente das grandes capitais estrangeiras por occasião das suas melhores festas.

Para a realização d'esta ideia e de outras que lhe são accessorias o seu primitivo iniciador, o nosso amigo Pinto de Magalhães, cujo trabalho nos proposémos acompanhar n'esta honrosa tentativa, convidou no dia 28 alguns dos nossos collegas da imprensa diaria, aos quaes pelo nosso director foram comunicadas as bases iniciaes da formação de uma sociedade que pretendemos fundar em Lisboa, e cujos fins são, entre outros:

1.^o Construir um grande edificio para exposição permanente dos productos da industria e da agricultura nacionaes, que se denominará **Palacio da Industria Portugueza**.

2.^o Construir, prévio accordo com a Camara Municipal de Lisboa, o parque da Avenida da Liberdade, segundo o projecto pela mesma Camara approvado.

3.^o Explorar o parque e os jardins do Palacio, onde estabelecerá varios recreios populares, taes como: montanha russa, carrousseis, balouços, jogos infantis, balão captivo, escola de tiro, jogos para adultos, barcos circulantes, gondolas no lago, passeios em carros e animaes, campo de corridas de cavallos, velocipedes, etc., e se darão funcções extraordinarias diurnas e nocturnas, como concertos, fogos artificiales, fontes electricas, iluminações, bailes, exhibições de celebridades, etc.

4.^o A Sociedade propõe-se fundar no Palacio esco-
las industriaes de pintura, escultura, etc., onde leccio-
nará, gratuitamente, até 50 alumnos de escolha official.

5.^o Caso a Camara ou a respectiva Sociedade o julguem conveniente, poderá estabelecer-se nos jardins do mesmo Palacio o Jardim Zoologico, ficando a cargo da Sociedade do Palacio o seu sustento e exploração.

6.^o O Palacio será dividido em cinco grandes pavi-
lhões, destinados:

1.^o A' Industria.

2.^o A' Agricultura.

3.^o A's Bellas artes.

4.^o A's diversas aulas

5.^o (Central) á parte recreativa: espectaculos, confe-
rencias, concertos, bailes, exposições diversas, flores, etc.

7.^o No mesmo Palacio será reservado um salão para a imprensa portugueza, como centro especial para as suas reuniões, exposição de jornaes, gabinete de leitura, reportagem, etc.

8.^o A todos os industriaes será concedido, conforme o numero de acções que tiverem, ou pagando aluguer, o espaço necessário para exporem os seus productos, tomarem encomendas ou fazer venda de generos e artigos portuguezes exclusivamente.

9.^o A construcção do Palacio será feita por emprei-
tadas, engenheiros e operarios portuguezes.

10.^o Todos os fornecimentos serão feitos por concur-
so, preferindo-se os concorrentes que mais vantagens offerecerem, tendo por base receberem $\frac{1}{3}$ da totalidade dos fornecimentos em acções do Palacio.

11.^o Todos os materiaes a empregar no Palacio e seus annexos serão exclusivamente portuguezes, com excepção de ferros e tintas, cuja entrada, caso seja indispensavel, o governo permittirá livre de direitos.

12.^o Na construcção do Palacio e seus annexos pro-
ceder-se-ha com a mais rigorosa economia, montando a Sociedade fornos para a cozedura do tijolo, visto ser este artigo uma das partes mais importantes em construcções d'este genero, e haver no local o barro proprio para este fim.

13.^o No Palacio realisar-se-ha em 1897 uma **Exposi-
ção Universal**, commemorando o 4.^o Centenario da Des-
coberta da India, e coincidindo com os festejos com que naturalmente o nosso paiz deve saudar a monumental viagem de Vasco da Gama.

14.^o No Palacio montar-se-ha um grande motor para pôr em movimento diversas machinas de fabricação portugueza, tanto agricolas como industriaes.

15.^o Caso o governo esteja d'accordo, e sem augmen-
to de encargo para o Estado, poderão installar-se no Palacio o museu Commercial e Industrial de Lisboa e o museu Agricola Florestal.

16.^o A sociedade propõe-se mais construir uma li-
nha ferrea, de via reduzida e material elegante, desde o crusamento da Avenida com a Praça da Alegria e rua das Pretas, até o parque e jardins do Palacio.

O capital preciso para a realização dos fins a que se propõe esta Sociedade será calculado por uma com-
issão de engenheiros portuguezes, sendo a sua im-
portancia totalmente emitida em acções, de forma que
não seja necessario, para o completo das obras, emitir obrigações.

A iniciativa ahi está tomada. Vingue ou não a ideia,
a industria, a agricultura, a capital, o paiz inteiro não
deixarão de reconhecer que ella bem merece o auxilio
de todos.

E' no seu proprio interesse que cada qual deve vir
alistar-se na cohorte que se propõe lutar pelo desen-
volvimento do nosso torrão natal.

E fiamos que ninguem, que tenha uma parcella de
actividade a empregar, deixará de vir concorrer para
isso, porque os serviços que o Palacio da Industria vi-
rá prestar, como estímulo aos nossos manufactores e
agricultores, como ensino ao nosso publico para se sur-
tir de productos nacionaes, como demonstração ao mun-
do do estado de adiantamento da nossa producção, de-
vem de ser do mais elevado alcance.

Os iniciadores tencionam convidar em breve, para
uma reunião, os principaes capitalistas e pessoas impor-
tantes do paiz, a fim de se nomear uma commissão
executiva que trate de levar esta ideia á realização.

Findará ahi a missão de *meros iniciadores* que para
nós tomámos, porque o nosso intento é unica e sim-
plesmente que Portugal seja dotado com um Palacio
da Industria, em boas condições. Nunca é demais pôr
estas coisas a claro nos tempos que vão correndo...

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 25 de outubro de 1892.

Foi muito concorrida a assembléa geral extraordina-
ria da Companhia de caminhos de ferro d'Antuerpia a
Rotterdam. Presidiu M. Montefiore-Levy. Assistiram
muitos accionistas d'Antuerpia. Entre os maiores, no-
tavam-se os srs. Bischoffsheim com 1:200 acções; J.
Stern com 200 em seu nome e 1:185 no do Banco
de Bruxellas; Hamair 1:005; Brugman, 1:000; Rivar-
let 800; van Kerckhoven 800; Caixa de Transaccões
800; Barbanson, 680; de Hirsch 665; H. Stern 600;
Sanv 460; von Praet 340; G. Bayons 200; etc., etc.

Foram nomeados administradores os srs. Stoclet,
Benjoen, barão de Huart-Malon e commisarios os srs.
cavalleiro van Praet, e van Dievoet, advogado.

**

Desde 4 do corrente são dadas cartas de saude a to-
dos os navios que largarem o porto d'Antuerpia.

**

Os dois novos paquetes destinados á linha Ostende-
Dover, em construcção nos estaleiros de Dumbarton
e de Hoboken, serão postos á disposição da marinha
no mez de março do proximo anno.

Ficam pois existindo sete paquetes de mala de grande velocidade.

O relatorio dos engenheiros do estado ácerca das instalações marítimas de Bruxellas foi aprovado pelo ministro da Agricultura, Industria e Obras Publicas e será remetido em breve á commissão. Esta recomeçará os seus trabalhos em breve prazo.

O que porém falta, segundo parece, é o parecer do ministerio dos Caminhos de ferro sobre o projecto de ligação do futuro porto á estação de Pannenhuis, esperado ha perto de dois annos.

A exposição universal de 1894 em Antuerpia é cosa absolutamente decidida. Eis aqui os nomes dos membros do *comité executivo*, nomeados oficialmente:

Presidente o sr. conde de Pret Roose de Calesberg; vice-presidentes os srs. visconde Armand de Rieulant e de Potelsberghe, antigo magistrado, administrador da Sociedade *Sacré Madame*; Stanislau H. Haine, vice-consul dos Estados Unidos, conselheiro provincial; Alphonse Hertoys, escrivão da camara, antigo vice-presidente do tribunal do commercio; thesoureiro, o sr. Alberto de Bary, consul geral da Republica Argentina, negociante; secretario, o sr. Henri Biliard, engenheiro industrial; vogaes, os srs. conde M. de Rameuse, membro da camara dos representantes; Désiré Gaussens, antigo industrial, administrador da Sociedade do Palacio da Industria; Alexis Mols, industrial, antigo conselheiro provincial; Adolphe Verspreenven, negociante e vice-presidente do tribunal.

O *Comité honorario* será em breve nomeado.

Na reunião do *Comité executivo*, que teve lugar em 5 de outubro, foi discutido o lado financeiro da empresa, devendo o resultado d'essa discussão ser publicado por todo o mez.

O sr. Mauricio Lemonnier foi recebido na manhã do dia 1.^º de outubro pelo rei, com o qual conversou largamente ácerca do seu projecto d'exposição internacional em Bruxellas.

Sua Magestade pareceu muito favoravel a este projecto e parece decidido que, mesmo dada a eventualidade da Exposição de Antuerpia em 1894, a Exposição de Bruxellas terá lugar em 1895.

Um despacho de Washington annuncia que o secretario d'estado da republica dos Estados Unidos, Blaine, telegraphara em 3 de outubro a todas as potencias, no-

ticiando-lhes que a conferencia monetaria terá lugar em Bruxellas em 22 de novembro.

Suppõe-se que o ministro dos Estados Unidos n'esta cidade será nomeado delegado á conferencia.

Os delegados ingleses são os srs. Charles River Wilson, W. Hauldsworth, M. Curie e Charles Freemantle, sendo este ultimo a titulo official.

Crê-se que a Inglaterra não fará concessão alguma. Os americanos ficariam descontentíssimos se ella recusasse tomar a prata por um preço convencional, podendo seguir-se a este desacordo uma rivalidade de tarifas. Os indios enviarão igualmente delegados á conferencia.

Comecam de novo as circular as notas de cem francos falsificadas. A impressão é grosseira, falta a filigrana e em vez de *travaux forcés* imprimiram os falsificadores *travaux farcés*.

Foram enviados telegrammas no dia 5 de outubro a todos os thesoureiros do Estado, para estes se preverem e prenderem os individuos que apresentarem os valores falsos.

A. Urban.

Parte oficial

Direcção geral das obras publicas e minas

2.^a Repartição—Caminhos de ferro

Tendo sido aprovadas por despacho de 14 de maio ultimo, para vigorarem durante seis mezes, as tarifas n.^º 1 e 7 a 17, propostas pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em substituição da tarifa especial n.^º 1, que anteriormente vigorava; e considerando que, além d'aquella limitação de prazo, as referidas tarifas foram aprovadas com a condição de, antes de terminado esse prazo, a companhia apresentar, em substituição da aludida tarifa n.^º 1, um projecto de tarifa definitivo, em harmonia com os preceitos do despacho de 18 de fevereiro do anno corrente, acompanhado de copia de todas as reclamações que á mesma companhia tenham sido dirigidas pelos expedidores ácerca das doze tarifas, provisoriamente em vigor; considerando, que apenas faltam dois mezes para terminar o prazo de validade das referidas doze tarifas, e que, em assumpto de tanta importancia, e que tão directamente pôde afectar os interesses do publico, não convém tomar deliberações precipitadas e sem prefeito conhecimento de causa: determina Sua Magestade El-Rei que o director da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro avise a companhia real para submeter á approvação do governo, antes do dia 30 do proximo mez de novembro, o projecto de tarifa definitiva, a que se refere a clausula C do citado despacho de 14 de maio ultimo, e bem assim a copia de todas as reclamações que contra as doze tarifas em vigor tiver recebido.

Paço, em 27 de outubro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

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

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR.—Direcção geral do ultramar, 3.^a repartição

CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES.—Receita e despesa no 1.^º semestre de 1892

Receita

Designação	1. ^º Trimestre			2. ^º Trimestre			Total		
	Número de passageiros	Peso	Importância	Número de passageiros	Peso	Importância	Número de passageiros	Peso	Importância
Passageiros.....	9:558	-	5:270 \$ 910	5:407	-	5:773 \$ 095	14:965	-	11:044 \$ 005
Grande ve- Bagagens e recova- lidade.	-	-	1:174 \$ 488	-	-	1:257 \$ 109	-	-	2:431 \$ 597
Gens.....	-	-	1:838 \$ 957	-	-	784 \$ 864	-	-	2:626 \$ 821
Diversas.....	-	4.827:518	12:324 \$ 676	-	7.673:073	20:813 \$ 508	-	12.500:591	32:138 \$ 184
Mercadorias.....	9:558	4.827:518	20:609 \$ 031	5:407	7.673:073	28:631 \$ 576	14:965	12.500:591	49:240 \$ 607

Despeza

Designação	1.º Trimestre	2.º Trimestre	Total
Conservação (via e obras)	10:649\$742	9:735\$990	20:385\$732
Tracção (locomotivas, combustivel, pessoal, etc.)	6:423\$572	5:807\$747	12:231\$019
Material circulante (limpeza e reparações)....	4:315\$429	4:609\$292	8:924\$721
Trafego (pessoal e expediente das estações, etc.).....	10:026\$425	8:508\$154	18:534\$579
	31:415\$168	28:660\$883	60:076\$051

Resumo

Designação	1.º Trimestre	2.º Trimestre	Total
Receita.....	20:609\$031	28:631\$576	49:240\$607
Despeza.....	31:415\$168	28:660\$883	60:076\$051
Deficit.....	10:806\$137	29\$307	10:835\$444

Kilometros explorados 89.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, 7 de outubro de 1892.—O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho*.

CAMINHO DE FERRO DE LOANDA A AMBACA.—Receita e despeza no 1.º semestre de 1892

Receita

Designação	Kilometros explorados	1.º Trimestre			Kilometros explorados	2.º Trimestre			Total		
		Numero de passageiros	Peso	Importancia		Numero de passageiros	Peso	Importancia	Numero de passageiros	Peso	Importancia
Passageiros.....	-	12:957	-	7:290\$670	-	13:699	-	9:943\$840	26:656	-	17:234\$510
Grande velo- Bagagens e recor- cidade	180	-	-	1:312\$480	220	-	-	1:444\$230	-	-	2:756\$710
vagens	-	-	-	414\$590	-	-	-	643\$180	-	-	1:057\$770
Diversas.....	-	-	1.478.133	5:661\$940	-	-	1.477.313	5:839\$290	-	2.955.446	11:501\$230
Mercadorias.....	180	12:957	1.478.133	14:679\$680	220	13:699	1.477.313	17:870\$540	26:656	2.955.446	32:550\$220

Despeza

Designação	1.º Trimestre	2.º Trimestre	Total
Conservação (via e obras)	15:125\$161	18:517\$719	33:642\$880
Tracção (locomotivas, combustivel, pessoal, etc.).....	21:210\$310	19:355\$260	40:565\$570
Material circulante (limpeza e reparação)....	-\$-	-\$-	-\$-
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.)	35:859\$410	30:360\$953	66:220\$363
	72:194\$881	68:233\$932	140:428\$813

Resumo

Designação	1.º Trimestre	2.º Trimestre	Total
Receita.....	14:679\$680	17:870\$540	32:550\$220
Despeza.....	72:194\$881	68:233\$932	140:428\$813
Deficit.....	57:515\$201	50:363\$392	107:878\$593

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, 14 de outubro de 1892.—O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho*.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um pedido da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes para ser relevada do pagamento da multa que lhe foi imposta por portaria de 7 de junho ultimo durante o periodo de 18 de julho do corrente anno, epocha em que devia estar concluida a construcção da 3.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, até 31 de dezembro proximo futuro: ha por bem, conformando-se com o parecer de 19 de setembro ultimo da junta consultiva de obras publicas e minas, indeferir o pedido da Companhia, mantendo-se as disposições da referida portaria de 7 de junho do anno corrente.

O que se communica ao director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro da Beira Baixa, para os devidos effeitos.

Paço em 27 de outubro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira*.

Para o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro da Beira Baixa.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria do caminho de ferro da Beira Baixa, pedido em 18 de março do anno corrente que o prazo para a conclusão dos trabalhos da 3.ª secção do mesmo caminho de ferro seja prorrogado até 31 de dezembro de 1892; e em 6 de maio findo que esse prazo se prorogue até 1 de julho de 1893, por que ainda subsiste a crise financeira que a impede de dar aos trabalhos o necessario desenvolvimento:

1.º Que a companhia real tem obrigação de concluir os dois lanços da 3.ª secção até 18 de junho de 1892, e o governo tem o direito de applicar-lhe a multa comminada no artigo 64.º do contrato de 29 de julho de 1885, por cada mez que excede aquelle prazo;

2.º Que em portaria de 8 agosto de 1891 foi concedida á mesma companhia prorrogação de prazo para a conclusão do segundo lanço da 3.ª secção, por que, terminando em 18 de julho de 1892 o prazo para a conclusão do primeiro lanço, nenhuma vantagem resultará de se abrir o segundo lanço isoladamente;

3.º Que uma nova prorrogação importa a demora da abertura da 3.ª secção, e portanto da ligação da linha da Beira Baixa com a da Beira Alta, com grave prejuizo do estado, do publico, e até da propria companhia;

4.º Que d'esta demora resulta retardar-se a epocha em que o estado poderá vir a ser alliviado do encargo da garantia de juro;

5.º Que o governo não pôde conceder a prorrogação pedida sem que o estado soffra desde já o prejuizo correspondente ás despesas de fiscalisação com o pessoal fiscal considerado não tecnico :

Ha Sua Magestade El-Rei por bem indeferir o pedido de prorrogação do prazo para a conclusão da 3.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, fixado pelas portarias de 18 de julho de 1888 e 6 de agosto de 1891.

Attendendo, porém, á crise financeira em que a mesma companhia funda o seu pedido, determina, outrossim, que a multa que haja de ser-lhe imposta nos termos do artigo 64.º do contrato de 29 de julho de 1886 pelos mezes que decorrerem desde 18 de julho a 31 de dezembro de 1892, se limite á importancia das despesas que o estado tem de fazer com a fiscalisação respectiva, que para este effeito, segundo o respectivo orçamento, são fixados em 4:000\$000 réis annuaes.

Paço, em 7 de junho de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira*.

Para o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro da Beira Baixa.

Tarifas de transporte

P. n.º 7 de grande velocidade da companhia Real. — *P. H. n.º 3 do Minho e Douro.* — Damos hoje, como anexo esta tarifa que estabelece o preço dos bilhetes directos simples e de ida e volta entre as principaes estações das linhas da companhia real e as da Galliza, As suas condições são as ordinarias d'estes bilhetes.

O novo direito internacional em materia de transporte de mercadorias

A convenção de Berne, em 1890, concluiu, como se sabe, um codigo para o regulamento dos transportes internacionaes de mercadorias, entre a Allemanha, Austria-Hungria, Belgica, França, Italia, Luxemburgo, Hollanda, Russia e Suissa, convenio que principiará a vigorar em 1 de janeiro proximo.

Sobre essa importante convenção acaba de publicar o nosso redactor em Bruxellas, Mr. Albert Urban, engenheiro chefe de serviço na direcção do Grande Central, um minucioso estudo de que acabamos de receber dois primorosos exemplares em luxuosa edição, um dos quaes o intelligente auctor dedica ao nosso ministro das Obras Publicas.

O trabalho de Mr. Urban constitue um elemento valiosissimo para o estudo d'aquelle documento tão interessante para todos que se dedicam a esta ordem de assumptos.

Divide-se elle em doze capitulos intitulados: Questões vitaes—Dominio de applicação e alcance da convenção de Berne—Obrigação e comunidade de transporte—Das consequencias da comunidade de transporte legal—A carta de porte—A carta de porte e o contracto de transporte—O duplicado da carta de porte e o direito de dispôr da mercadoria—A mercadoria—A taxa e a tarifa—Prasos de entrega—Difficultades—Domingos e dias feriados—Alfandega, impostos e policia—Principios em materia de responsabilidade.

Em cada um d'estes capitulos a letra e espirito das disposições da convenção são minuciosamente estudados e analysados, e escusamos dizer com quanto rigor e cuidado essa analyse é feita, dada a competencia do seu auctor.

Se a convenção de Berne, pelo seu caracter, pelo grande numero de linhas que a ella adheriram, pelo alto fim a que se propoz—o alargamento do trafico internacional—é um documento da maior importancia para os caminhos de ferro europeus, o livro de que nos estamos ocupando como que o completa com os seus judiciosos commentarios.

Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo

Resoluções tomadas nas sessões plenarias de 25, 26 e 29 de agosto de 1892

(Continuação)

QUESTÃO IX

Passagem nas curvas

Maneira de pôr em harmonia os traçados de concordância das curvas com a flexibilidade do material circulante.

Letra A — Material circulante—Resultado de experiencias comparativas sobre a resistencia á tracção das locomotivas, das carroagens e dos wagons dos diversos

sistemas, segundo circulam em curva ou em alinhamento recto.

Relatores MM. Lancrenon e Morandière.

Letra B — Modificações a adoptar no assentamento da via para facilitar a passagem do material circulante nas curvas. — Escala a adoptar segundo a velocidade dos comboios; limite a dar á escala e inclinação a dar ao carril exterior, para obter o desnível; folga da via nas curvas; disposições empregadas sobre as linhas assentes com carris de patilha, percorridas por comboios de grande velocidade, para a circulação nas curvas.

A 1.ª, a 2.ª e a 5.ª secções reunidas submettem á approvação do Congresso as conclusões seguintes:

Letra A — 1) Sob a condição de limitar convenientemente a velocidade, pôde admittir-se em certos pontos, em virtude de circumstancias excepcionaes, em linhas de via normal, situadas fóra das grandes circulações, curvas de pequeno raio, podendo descer até 150 metros ou mesmo abaixo; o material circulante da via normal pôde geralmente passar em taes curvas, salva a reducção da velocidade.

2) Segundo as experiencias de que foi dado conhecimento ás secções reunidas, o acrescimo de resistencia, devido ás curvas, poderia ser avaliado em patamar na razão de 4 kilogrammas por tonelada para as curvas de 200 metros de raio, e de 6 kilogrammas por tonelada para as curvas de 150 metros.

Estes numeros são meras indicações, e fica bem entendido que o acrescimo de resistencia pôde variar em limites muito maiores, segundo os proprios resultados das experiencias.

3) Os numeros precedentes são dignos de se relatar sob o ponto de vista do estudo dos projectos de linhas; mas não se deve perder de vista que as curvas de pequeno raio impõem augmento das despezas de exploração, não só em consequencia do acrescimo de resistencia, mas tambem da deterioração do material e da via, que do seu emprego resulta. Finalmente, convém attender ás deformações provaveis da via, que o acrescimo de resistencia traz necessariamente.

4) Se por diversas considerações somos levados a reduzir o raio de algumas curvas, devemos ao mesmo tempo não esquecer as rectificações ulteriores que poderiam impôr-se.

Letra B — 1) As secções reunidas fazem constar a tendencia geral para a diminuição da escala, e mesmo para a sua suppressão completa nos pontos em que a velocidade é forçadamente muito reduzida, taes como as vias das estações extremas e dos portos.

2) a. Para todas as curvas de raio igual ou superior a 500 metros, a folga da via em curva pôde ficar a mesma que em alinhamento recto, e até mesmo para as linhas cuja folga da via em alinhamento recto não excede o minimo pratico de 10 mm.

b) Para as curvas de raio inferior a 500 metros, parece ser util um certo augmento na folga da via. Este augmento deve ser na razão inversa da folga em alinhamento recto; depende, além d'isso, da forma do perfil do verdugo.

3) Para as curvas de raio superior a 200 metros, com as dimensões dos carris actuaes, o encurvamento previo dos carris não parece indispensavel; é, todavia, recommendavel para as curvas cujo raio seja inferior a 200 metros.

Sob o ponto de vista do estabelecimento da via para as curvas apertadas, é indispensavel, mais que em outros pontos, ter balastro de boa qualidade e a plataforma bem saneada, para obviar efficazmente á deslocação transversal. Finalmente é util tomar certas precauções para evitar que os carris tombem.

4) A concordancia parabolica com algumas modificações especiaes, proposta para a sua applicação ás linhas em exploração, é, sob o ponto de vista theorico, solução elegante e muito rigorosa.

Alem d'isso as seccões propõem-se remetter á 5.^a sessão a nota apresentada por M. de Leber sobre as leis das concordancias parabolicas, nota distribuida demasiadamente tarde para que possa ser fructuosamente discutida.

E', em geral, recommendavel evitar as mudanças subitas de curvatura, fazendo uso de concordancias parabolicas. E' para desejar que a solução adoptada seja de applicação simples e possa uniformemente applicar-se a todos os caminhos de ferro, quaesquer que sejam a largura da via e as condições do traçado.

A escala das seis constantes em progressão geometrica proposta pelo relator, a saber: 24.000, 12.000, 6.000, 3.000, 1.500, 750, satisfaz a estas condições e parece corresponder ás necessidades da pratica.

5) A folga da via é obtida modificando o traçado da fila interior de carris e disfarçada na curva de concordancia especial. Quando esta ultima não existe, parece não haver inconveniente em executar a concordancia progressiva na propria curva.

QUESTÃO X

Producção do vapor

Variação do poder de vaporisação e do rendimento economico das caldeiras de locomotivas, conforme a grelha, a extensão, a seccão e o numero dos tubos de fumo, a tiragem, as disposições particulares da fornalha (abobadas de tijolo, ebullidor Tenbrinck, etc.), as disposições para fazer variar a tiragem; influencia d'estas disposições sobre a contrapressão nos cylindros.

RELATORIO DE M. SAUVAGE

A 2.^a seccão emite o voto de que os estudos seguintes sejam incluidas na ordem do dia da proxima sessão do Congresso:

1) Estudos sobre os resultados dados pelos tubos, conforme o seu diametro, extensão, sistema, disposição na caldeira e metal de que são feitos.

2) Estudos sobre a influencia do volume da caixa de fumo e das diversas formas das chaminés e do pára-faúlhias.

3) Ensaios sobre os diversos systemas de escape.

4) Ensaios sobre a influencia que pôde ter a velocidade sobre a producção do vapor.

(Continua)

Notas de viagem

III

Gouveia e a Serra da Estrella

Os leitores sabem que, n'estas descripções de viagem que lhes faço, tenho por fito incitar-los a seguir-me o exemplo, realizando identicas viagens pelos logares que lhes descrevo.

Sou por isso mais pratico do que scientifico, e em lugar de longas descripções historicas dos logares atravessados, prefiro indicar-lhes quaes as curiosidades que tem a ver, quaes as facilidades que pôdem procurar-se, já em economia, se a pretendem, já em commodidade, se a preferem, de forma a realizarem a sua digressão nas melhores condições.

Para isso, e por proprio interesse, eu busco viajar da maneira que me parece mais facil, commoda e aconselhavel, e no ponto em que essas qualidades faltam, in-

quiro logo do que se deve fazer para que ao leitor que me seguir o itinerario não succeda o mal que me aconteceu.

Isto posto, eu devo confessar, francamente, que, em meio da minha visita á Serra da Estrella, estive com minhas tenções de aconselhar o leitor pela inversa, isto é, de referir-lhe mais ou menos minuciosamente os incommodos porque passei, e dizer-lhe pura e simplesmente:

— Encaminhe a sua digressão por outra parte, menos para os montes Herminios.

Esta opinião, porém, modificou-se com o estudo profundo do modo como deve realizar-se esta viagem, porque sem esse estudo e sem esse modo é que eu decididamente não a aconselho.

Os dois pontos divergentes entre a maneira porque eu visitei a serra e a que indicarei como unica acceitável são: — 1.^o eu fui só, e não se deve ir senão bem acompanhado; 2.^o quiz ver tudo rapidamente e não se deve ir lá senão com vagar.

Tratemos, pois, de ver:

Como se deve ir á Serra da Estrella;

Em questão de caminho ha tres geralmente preferidos: por Guarda, atacando a serra por Manteigas; por Gouveia, directamente d'esta villa pela estrada e monte das Salgadeiras; ou pela Covilhã.

Eu segui o segundo que é, com effeito, o que mais facil se torna.

N'este ponto acudirei já a lembrar ao leitor o que partir de manhã no comboio ascendenente da Beira Alta, que se previna com um indispensavel farnel, porque não tem comida senão em Gouveia, depois do meio dia.

O que desejar ir de trem, da estação á villa, (uns bons 17 kilometros) deve tambem, com antecedencia, pedil-o ao hotel Hortas, de Gouveia, porque na estação, á chegada do comboio, não encontra senão a diligencia que, de resto, faz bem bom serviço (300 réis por pessoa).

Chegado a Gouveia não ha que escolher em hoteis; o Hortas é o unico, e diga-se em verdade que não se vale d'isso para explorar os que o procuram.

O seu proprietario e a esposa são quem faz o serviço; elle cuidando da direcção da casa e do serviço dos carros e cavallos que conduzem os passageiros á estação ou á serra; a senhora dirigindo, na cosinha, a feitura d'uma comida caseira, confortavel e aceiada. Completa este lar uma encantadora creança de 8 annos, com uns olhos deliciosos, um sorriso amabilissimo, uma seriedade e correcção senhoril. É a Achumpchão. Escrevemos o seu nome como ella o pronuncia, porque na Beira o s e o c cedilhado são invariavelmente trocados pelo ch.

Foi esta pequenina que, com o seu desembarço me foi mostrar parte da villa, as fabricas de tecidos, das quaes entrei na do sr. Conde de Caria e que me foi mostrada amavelmente por seu filho, um industrial activo e intelligent, inteiramente dedicado aos progressos das officinas de seu pae.

Tem a fabrica um motor de vapor e dois de agua que actuam os apparelhos em duas installações separadas pela estrada. Produz, como todas as demais da localidade, que são umas 16, se bem me lembro, tecidos de lã ordinarios.

Gouveia tem ainda que ver o Calvario, egreja construida no ponto mais alto da villa, de onde se gosa um panorama vastíssimo, admiravel; um pequeno e elegante jardim publico, ruas ingremes e, em geral, mal calcadas, construções d'un estylo muito característico com a sua escada de pedra, de alpendre, exteriormente aos edificios, formando especie de pulpitos no alto, guarnecidos de grandes lages pesadas e toscas.

Assembléa geral extraordinaria da Companhia Real

Realisou-se hoje a assembléa extraordinaria d'esta companhia para lhe serem presentes as propostas dos conselhos de administração e fiscal para a regularização da situação da companhia.

Foram para esta assembléa depositadas 27:035 accções, sendo 1:466 nominaes, e as restantes ao portador, 15:437 em Lisboa, 7:202 em Paris e 2:930 em Londres. Estas accções representam para os seus possuidores 521 votos.

Presidiu o sr. conselheiro Pereira Carrilho, sendo escrutinadores os srs. Diogo Patrone, representante da Sociedade Agricola e Financeira, e Thomaz Alfredo dos Santos, representante do Banco Commercio e Industria, do Porto. Secretariou o sr. Alfredo Mendes da Silva.

Aberta a sessão á 1 3/4, o sr. Dr. Luciano Monteiro contestou o direito do sr. Carrilho presidir, sendo explicado pelo sr. Carrilho que, em face dos estatutos, lhe assistia esse direito, e consultando a assembléa se estava d'accordo com esse modo de ver, esta aprovou o procedimento da mesa pela quasi unanimidade (menos umas 8 pessoas).

Lida a ordem do dia foi presente a seguinte proposta:

Tendo sido convocada para o dia 1 de outubro a assembléa geral extraordinaria da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes nos termos do art.º 3º dos estatutos, os abaixo assinados, accionistas da Companhia, com direito de votar na mesma assembléa geral, atendendo as circunstancias anormaes da Companhia, e considerando quanto convém, para salvaguarda de todos os interesses legítimos, regular conforme os princípios de direito e de equidade a situação dos obrigatarios e mais credores da Companhia, assim como o dos proprios accionistas, em conformidade com o disposto nos artigos 5.º, 39.º e 43.º dos estatutos, teem a honra de propôr á referida assembléa geral extraordinaria:
 1.º—Que ella delibere e resolva conceder ao Conselho de Administração todas as auctorisações precisas e as mais amplas, para que, usando de todos ou parte dos meios consignados nos artigos 5.º, 40.º e 43.º dos estatutos, se liquide e pague a dívida fluctuante legítima e se regularise e defina de modo firme e estavel a situação reciproca dos obrigatarios e dos accionistas em condições de perfeita segurança para todos e de harmonia com os contractos existentes.
 2.º—Que igualmente delibere e resolva conceder ao mesmo Conselho de Administração a mais ampla auctorisação para negociar accordos com os credores da dívida fluctuante, podendo para esse efecto alienar perpetua ou temporariamente quaisquer propriedades immobiliarias da Companhia, ou mesmo o direito de exploração de todas ou algumas das linhas de que ella é concessionaria sempre que d'esses accordos resultem vantagens para os obrigatarios e accionistss da Companhia.
 3.º—Que ainda delibere e resolva dar ao mesmo Conselho as mais amplas auctorisações para formular accordos com as Companhias Madrid-Caceres-Portugal, de Oeste de Hespanha e do Grande Central Hespanhol para a conclusão ou abandono d'alguma das linhas e para exploração das linhas concluídas ou que se concluirão, podendo formar uma Companhia exploradora, adquirir a exploração d'algumas linhas não pertencentes ás Companhias mencionadas ou ceder a exploração de qualquer das linhas d'essas companhias, por forma que os encargos resultantes de todas essas transacções sejam inferiores e limitados em tempo, tudo para melhorar a situação dos obrigatarios e accionistas da Companhia Real.
 4.º—Que tambem delibere sobre a conveniencia de nos poderes assim concedidos ao Conselho de Administração não poderem ser dadas aos accionistas vantagens ou garantias superiores ás dos obrigatarios ou ainda mesmo iguais, assim como o de ser indispensavel o voto afirmativo do Conselho Fiscal para todas as deliberações e actos que o Conselho de Administração tomar ou praticar no uso das amplas auctorisações que lhe são concedidas.—Lisboa, 17 de setembro de 1892 (assinados) Alvaro Possolo, Antonio Botelho Sarmento, Joaquim Alfredo da Silva Ribeiro, Alexandre Magno de Campos Junior, costuma tambem assinar-se Alexandre Campos ou Alexandre Magno de Campos, Frederico P. Palha, Adolpho Engestrom, Jeronymo J. da Silva, José Guedes de Queiroz, Julio Drouet, José Antonio da Silva.

O parecer dos conselhos de administração e fiscal é:

Que tendo a mesma proposta sido apresentada na secretaria da Companhia dentro do prazo legal estabelecido no art. 39.º dos estatutos, está nos termos de ser admittida á discussão, para ser considerada conjuntamente com as propostas do Conselho d'Administração e Fiscal.

O sr. conde de Magalhães, como presidente da comissão administrativa nomeada pelo governo, apresentou uma declaração de que este concorda com as auctorisações que sejam dadas de uma forma geral, mas que, quando estas sejam restrictas e taxativas, deverão as bases de qualquer convenio entre a companhia e os seus credores ser aprovadas ou concordadas com o governo.

M. Closon, representante dos obrigatarios franceses (*comité de Lyon*), historiando as dificuldades que teve para apresentar uma proposta que tivesse o acordo de todos, referiu que a proposta que ia apresentar era formulada sob sua responsabilidade pessoal, mas que, embora não tivesse o acordo do seu *comité*, contava que ella conseguiria a conformidade de todos, o que prometeu promover.

A proposta é a seguinte:

«Transformar todas as obrigações existentes de 4,5, 4 e 3 p. c., em um unico tipo d'obrigações de 500 francos com o juro de 3 p. c.

«500:000 d'esses titulos são criados com privilegio de prioridade, sendo :

«300:000 para os antigos obrigatarios, á razão d'uma obrigação de prioridade por tres antigas;

» 150:000 para pagar as obras em execução e a executar, e para pagar a dívida fluctuante, cujos detentores receberiam essas obrigações a razão de 400 francos;

» 50:000 para fazer face aos encargos dos contractos com o Oeste de Hespanha e com Madrid-Caceres.

«São, alem d'isso, criadas 300:000 obrigações de segunda hypotheca para os antigos obrigatarios; e, assim de lhes dar o direito de se fazerem representar legalmente na administração, entregam-se-lhes 3.000 accções, isto é, uma por dez obrigações novas. Essas 30:000 accções (isto é, o terço do capital accções) existem no cofre da Companhia.

«Do que resulta que o portador de tres obrigações antigas receberá uma obrigação de primeira hypotheca, uma de segunda e um decimo d'acção.

O sr. Hohenemser, representante dos obrigatarios alemães, prometeu tambem fazer pessoalmente todo o possível para a aceitação, por parte dos seus comitentes, da proposta de Mr. Closon.

Em seguida, e como se tratasse, na discussão anterior, da legitimidade ou não dos direitos de prioridade do banco de Darmstadt, o sr. Reis Torgal apresentou a seguinte proposta:

Que á proposta de M. Closon se aditem os seguintes paragraphos:

Ao § unico art. 1.º — Fica, porém, entendido que em caso preciso, e dada a circunstancia de que a reorganização da companhia dependa só do acordo com os portadores d'obrigações de 4 1/2 1.ª serie, o conselho de administração é auctorizado a dar por cada grupo de 3 das mesmas obrigações, consideradas no typo de 3 %, 2 das de 1.ª hypotheca. E poderá o conselho caucionar, nos termos legaes e com approvação do governo, e só a essas obrigações, as receitas liquidadas da Beira Baixa e em especial a garantia de juro.

Ao § unico art. 2.º — Na hypothese do § unico da auctorisação do n.º anterior, os portadores das obrigações da 1.ª série de 4 1/2 não receberão as da 2.ª hypotheca de que trata este numero.

E que no corpo do art. 1.º onde se lê 500:000 se leia 560:000 obrigações.

O sr. Dr. Alves de Sá apresentou diversos argumentos tendentes a provar a prioridade dos direitos do banco de Darmstadt.

O sr. Conde de Burnay confirmou a sua primitiva declaração, que consta do relatorio, quando Mr. Closon apresentou a sua proposta, não obstante esta divergir d'aquella em importantes pontos, de que essa proposta é inviável e prejudicial aos interesses da Companhia, pelas grandes despezas que haverá a fazer com uma nova emissão, pela dificuldade de fixar o cambio da emissão e do pagamento dos coupons, etc.

Combatteu igualmente a proposta de largas auctorisações ao conselho, classificando-a de illegal perante os estatutos.

No mesmo sentido fallou o sr. Dr. Campos d'Andrade, terminando por propôr o adiamento da assembléa.

Tendo esta proposta sido englobada pela mesa, nas demais a discutir, promoveu-se uma consulta á assembléa que respondeu, por 318 votos contra 52, approvando o procedimento da mesa.

O sr. Luciano Monteiro protestou.

Em seguida Mr. Closon explicou de novo a sua proposta que o sr. Dr. Reis Torgal defendeu bem como a das auctorisações ao conselho.

O sr. Simões d'Almeida, n'um longo discurso, longo, mas interessante, demonstrando um profundo estudo da situação da companhia, propôz a reducção a um terço do juro das obrigações, a criação de obrigações amortisaveis em 20 annos, para o pagamento da dívida fluctuante, e a emissão de obrigações preferenciais, amortisaveis em 5 annos, para o acabamento das linhas em construcção. Para os accionistas consigna um dividendo de 7.50 fr. por accão, o que elevaria o valor d'estas a 125 francos.

Foi apresentado e lido um contra-protesto de grande numero de accionistas, em resposta ao dos srs. Luciano Monteiro e Alves de Sá.

Posto á votação um requerimento para que a matéria fosse julgada discutida, foi approvado por 352 votos contra 8.

Em seguida procedeu-se á votação das propostas, com o respectivo additamento do sr. Reis Torgal, e tendo-se em attenção a declaração apresentada pelo sr. conde de Magalhães por parte do governo, sendo approvadas por 351 votos contra 25.

Suspendeu-se a assembléa das 6 e meia ás 8 e meia, tempo necessário para se lavrar a acta, depois do que esta foi approvada.

Não nos enganámos, pois, quando, no nosso numero anterior, prophetisámos que n'esta assembléa se apresentaria uma proposta mais definida, tendente a regularizar a situação da companhia, nem consideramos arriscado o juizo, que emitiremos agora, de que a proposta de mr. Closon servirá de base segura para as negociações, e conseguirá que estas sejam levadas a bom resultado, como é necessário, como é indispensável, como é utilissimo que se consiga em breve, para o bem de todos.



Boletim financeiro

Lisboa, 31 de outubro.

O facto mais importante da quinzena — á parte das eleições geraes — foi o da concessão feita pelo governo aos portadores de títulos estrangeiros, permitindo-lhes uma declaração documental, emitida pelas agencias officiaes encarregadas do pagamento dos coupons, considerando reservados os seus direitos aos $\frac{2}{3}$ não pagos do coupon vencido. Sem exagerarmos a importancia do facto, considerando-o realmente como uma concessão, satisfazendo em parte as exigencias dos portadores, não podemos deixar de notar

que d'esse facto resultará que, os portadores nacionaes, aos quaes nenhum certificado será concedido, estando em identidade de circunstancias, ficaram comtudo com tratamento diverso perante o thesouro.

A apathia commercial continua, notando-se o mesmo nas operações bolsistas, que tem corrido muito resumidas. Logo, porém, que as providencias sanitarias tenham sido modificadas, franqueando o porto de Lisboa ás importações, é de esperar que a situação se modifique sensivelmente. As fluctuações do cambio do Brazil não tem deixado tambem de se reflectir na nossa praça, onde não poude ainda restabelecer-se uma completa confiança na situação do Brazil, e por isso se continua a mostrar uma certa hesitação, tanto na praça de Lisboa, como na do Porto, em realizar operações de credito. A situação especial d'esta ultima praça continua a ser bastante difícil.

*

As inscrições melhoraram alguma cousa, escasseando com tudo no mercado as de coupon. Em meados d'este mez regulavam as inscrições de assentamento de 34,45 a 34,50, na ultima semana, porém, atingiram 34,60 a 34,70. Os titulos da dívida externa, 3 1/2%, subiram a 31,40, 31,50, 31,85, 31,90 e 32. Pouca alteração no papel dos bancos e companhias, excepto no do Credito Predial, que continua a ter certa procura e cujas acções subiram de 30.000 a 31.000 réis.

*

As remessas de papel cambial do Rio não foram, ao que parece, tão importantes como se esperava, e como os portadores de letras se não conformassem com os cambios oferecidos, reservando-se para occasião mais opportuna, resultou d'esse retrahimento uma certa tensão nos cambios, regulando o preço do cheque (bancario) sobre Londres a 42 1/8, sobre Paris a 682, sobre Berlim a 282 e sobre Madrid a 980 e 1.000 réis. Annuncia-se que o Banco de Portugal vai recomeçar as suas operações cambiais e bancarias com as praças estrangeiras, o que concorrerá decerto para desafogar o commercio da praça, com vantagem para o paiz e sem prejuizo para o proprio banco.

*

Dá-se justificada importancia a uma medida que vai ser adoptada pelo ministro das finanças do Brazil, no sentido de cobrar dos exportadores os direitos sobre o café e a borracha por meio de letras, negociaveis no estrangeiro, cotadas ao cambio do dia. O governo tomará as letras e pagará a sua importancia aos diversos Estados em papel. Sendo a importancia média d'aqueles direitos de 40.000 contos fracos, ficará o governo com uma disponibilidade na Europa de cerca de 18.000 contos fortes para occorrer aos seus encargos externos. Esta medida, que não é desvantajosa, nem para os Estados, nem para os exportadores, parece ter sido bem recebida pelo commercio brasileiro.

*

Os diversos congressos, reunidos ultimamente em Madrid, deram occasião, a que, decerto por precipitação oratoria, alguns oradores portuguezes parecessem favorecer ou appoiar principios contrarios aos interesses portuguezes, como sejam a opinião, que se diz haver sido ali manifestada por um delegado do nosso governo de que no tratado luso-hespanhol se procurará dar favorecimento á industria algodoeira catalan e a que também assegura ter igualmente sido appoiada a conveniencia de se promover a emigração da peninsula para a America. A primeira affirmation tem o contra de constituir uma ameaça séria para a industria similar portugueza, a segunda contraria o principio, que tem sido entre nós sustentado como indispensavel, de desviar para as nossas colônias africanas a corrente da emigração para o Brazil e America do Norte.

*

Na ultima semana as obrigações prediaes tiveram bastante procura, principalmente as de 6 p. c., o que é devido a acharem-se ao par e com uma parte do coupon vencido. As de 4 p. c. tiveram procura regular, mas realizando-se poucas operações nas de 4 1/2 e de 4 p. c. (1890). As acções do Banco de Portugal continuam frouxas, apesar do beneficio resultante da emissão gratuita de 54.000 contos que representa uma collocação a 6 p. c. do quadruplo do capital. Não houve nenhuma exportação importante d'ouro, tendo apenas sahido do Porto 7.200 libras. O agio da libra tem regulado de 22 a 24 p. c.

*

Os corretores da praça de Lisboa resolveram fazer a cotação dos cambios do dia, no que prestam um bom serviço ao commercio fornecendo-lhe um elemento seguro para calcular as operações.

J. F.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1892 — OUTUBRO — DIAS												
		17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	31
Lisboa...	ACCÕES Comp. Real Portugueza...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores mechanicos...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Ascensores mechanicos...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional.....	18.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19.000	—
Paris....	ACCÕES Atravez d'Africa	—	50.000	53.000	—	—	—	—	—	50.000	—	—	—	—
	Comp. Real Portugueza...	85	—	85	85	86	86	—	83	82,75	81,25	81	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal...	—	—	49	49	—	49	47,50	—	—	—	—	—	—
	» Norte de Espanha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres...	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	113	113	113,50	113	114	113	112	112,50	111	—	111	111,50	—
	» Madrid-Caceres-Portugal...	138	138	138	138	138	138	142	140	140	141	140	142	—
Amsterd...	» Norte Espanha 1.ª hypotheca	331	332,50	332,50	331,50	316,50	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C.º da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruxellas .	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Companhia Real 3 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1892			1891			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	1892	1891	1892	1891	1892	1891
COMPANHIA REAL	de 1 a 7 Outubro	690	Réis 56.936:000	82:516	690	Réis 67.789:380	98:243	Réis 2.140.775:000	Réis 2.228.091:720	—	Réis 87.316:720		
	8 a 14	—	54.551:000	79:039	—	67.814:360	98:277	2.195.326:000	2.295.903:080	—	100.577.080		
	15 a 21	—	55.043:000	79:772	—	63.760:430	92:406	2.250.369:000	2.359.663:540	—	109.294.540		
	22 a 28	334	Réis 5.986:000	17:922	334	Réis 8.242:000	24:677	206.170:000	178.492:000	27.978:000	—		
Nova rede garantida.	1 a 7 Outubro	334	Réis 5.405:000	16:183	—	Réis 7.493:000	21:536	211.575:000	185.385:000	26.490:000	—		
	8 a 14	—	5.461:000	16:350	—	6.711:000	20:093	217.036:000	192.096:000	24.940:000	—		
Sul e Sueste...	15 a 21	475	Réis 17.089:860	35:979	475	Réis 18.462:410	38:237	553.820:245	567.822:305	—	44.002:060		
	22 a 28	—	17.653:940	37:166	—	18.312:780	38:553	571.474:185	586.433:085	—	44.660:900		
Minho e Douro.	29 a 30	353	Réis 27.439:596	77:733	353	Réis 22.835:784	64:691	610.569:589	616.129:780	—	5.560:191		
	31 a 15 Setemb.	21.209:709	Réis 60:084	—	24.210:437	Réis 68:585	631.779:298	640.340:217	—	8.560:919			
Beira Alta....	16 a 22	253	Réis 5.827:824	23:034	253	Réis 6.197:449	24:495	170.270:932	204.586:662	—	34.315:730		
Nacional (Miranella e Vizeu)....	23 a 29	—	6.768:313	26:752	—	6.243:789	24:679	177.435:750	211.554:477	—	34.418:427		
Guimarães....	30 a 31 Setemb.	105	Réis 1.753:283	16:698	105	Réis 2.267:424	21:595	183.904:063	217.797:966	—	33.893:903		
Zafra a Huelva.	1 a 7 Outubro	894	Réis 2.236:537	21:300	—	Réis 2.748:986	26:181	46.292:147	47.408:740	—	1.116:593		
	8 a 14	—	1.398:968	15:228	—	1.885:220	17:954	47.891:115	49.293:960	—	1.402:845		
	15 a 21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	22 a 28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	29 a 30 Setemb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	31 a 15 Outubro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	16 a 22 Setemb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	23 a 29 Outubro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	30 a 31 Outubro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1 a 7 Novembro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	8 a 14 Novembro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	15 a 21 Novembro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	22 a 28 Novembro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	29 a 30 Novembro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	31 a 15 Dezembro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	16 a 22 Dezembro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	23 a 29 Dezembro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	30 a 31 Dezembro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes concedidas nos meses de agosto e setembro de 1892

Henry Harris Lake—Composto aperfeiçoado para o tratamento de combustível—3 de agosto de 1892—5 anos.**Lassio Chandor**—Disposição para aumentar o poder luminoso das chamas—20 de agosto de 1892—1 anno.

o apuramento de assucar no typo e consumo de Lisboa e Porto—13 de setembro de 1892—15 annos.

Marie Philippe Adolphe Tollin—Disposição de laminas de metal de novo sistema para as paredes interiores das gaiolas de exprimir oleos—14 de setembro de 1892—15 annos.

Raimundo Conedera e Battista Conedera—Novos aperfeiçoamentos no tratamento dos minérios de cobre pela via humida—14 de setembro de 1892—3 annos.

Albert Krank—Aperfeiçoamentos na producção da força motriz e nos respectivos apparelhos—14 de setembro de 1892—14 annos.

John Moman Brosius—Aperfeiçoamentos nas machinas de coser—15 de setembro de 1892—5 annos.

La Société Schneider & C.^{ia}—Sistema de culatrins metálicos para cartuchos dos canhões de tiro rapido—19 de setembro de 1892—15 annos.

Harriet Ruth Tracy e Jeremiah Evarts Tracy—Ajustador de malha de acção circumferencial para machinas de coser—22 de setembro de 1892—15 annos.

John Armstrong Chanler—Sistema de pavimento ou revestimento das ruas e estradas—22 de setembro de 1892—15 annos.

Patentes cujos prazos de concessão terminaram nos meses de agosto e setembro de 1892

Nicolau Augusto Otto—Fabrico de motores a gaz—29 de agosto de 1892.

José Ramon Cancio—Aperfeiçoamento nas ferraduras—22 de agosto de 1892.

Edward William Parkes—Processo para colorir photographias—4 de agosto de 1892.

Joaquim Ignacio Ribeiro—Apparelho de direcção dos balões para a navegação aerea—4 de agosto de 1892.

Francisco José da Silva Rocha—Mala «Silva Rocha»—17 de agosto de 1892.

Williams Henry Tylor—Aperfeiçoamentos em torneiras—25 de agosto de 1892.

Arthur Marix—Novo processo de tratar os corpos gordurosos para obter a sua divisão—13 de setembro de 1892.

Salom Bemsaude—Maneira de preparar os tuberculos, batata doce ou batata commun—1 de setembro de 1892.

Lucien Dufour—Aperfeiçoamentos n'um sistema completo de esgoto—15 de setembro de 1892.

Charles Tellier—Aperfeiçoamentos nos tractores ou locomotivas para os tramways e caminhos de ferro—22 de setembro de 1892.

Linhos portuguezas

Mormugão.—Na semana finda em 24 de setembro ultimo, rendeu esta linha ferrea 4:039 rupias ou 1:615\$600 réis, isto é, menos 2:469 rupias ou 983\$600 réis, do que em igual periodo do anno anterior.

Attingiu apenas a 3:283 rupias o rendimento do tráfego de mercadorias, e a 7:516 o do movimento de passageiros.

Número de trens milhas, 1:536.

A ponte de Xabregas.—Disse-se ha dias que a ponte do caminho de ferro n'esta localidade estava avariada e ia ser suspenso o serviço por ella. Nada d'isto é verdade.

Esta ponte é uma das obras mais bem acabadas da rede da companhia real, e honra quem elaborou o projecto e ainda quem o executou.

Foi uma das primeiras que se fizeram para o caminho de ferro, antes da empreza Salamanca, e o seu apurado acabamento, pelas dificuldades occasionadas pela obliquidade forçada, prende a attenção de quantos engenheiros por ali passam.

O arco que offerece a base para receber a via é um composto de cambotas metálicas, elegantes e de muita solidez, sendo ligadas entre si por travessões tambem metálicos.

Sobre este esqueleto assenta uma chapa de ferro que veda os entravados do esqueleto em que se sobrepõe a via.

Esta chapa está fendida, mas isso nada tem com a solidez da obra, é uma parte inteiramente separada,

servindo de resguardo para que nada possa cair sobre os passageiros que passam em baixo na via publica.

Podemos, pois, asseverar que a ponte está hoje tão solida, como quando foi aberta para a circulação dos comboios.

Mirandella e Vizeu.—Os srs. Costa Lima e Emygdio da Silva, administradores da Companhia Nacional concluiram já a inspecção da linha ferrea de Mirandella, e seguiram para Vizeu, a fim de inspecionarem o ramal d'aquelle cidade.

Leixões.—Como dissémos, a comissão nomeada pelo governo para examinar as condições de segurança do caminho de ferro de Leixões a S. Gens, procedeu á vistoria d'aquelle linha.

Os srs. engenheiros Tavares Trigueiros, Justino Teixeira e director das obras publicas, Araujo e Silva, acompanhados dos dois membros do conselho de administração da companhia da Povoa, e do director da exploração e de dois empregados superiores, partiram em comboio especial da estação da Boa-Vista até a da Senhora da Hora, onde examinaram o entroncamento da linha a inspecionar. Percorreram o caminho de ferro de Leixões até o molhe-norte d'aquelle bacia, n'uma extensão de 5 kilometros e tanto.

Foram examinadas as obras de arte, passagens de nível dos americanos e ponte metallica sobre o rio Leca.

Reunida a comissão no dia seguinte com o sr. Nogueira Soares, director da construcção do porto de Leixões, cuja presença havia sido sollicitada, ficou encarregado do relatorio o sr. Araujo e Silva.

Lourenço Marques.—O nosso collega *O Commercio de Lourenço Marques* dá as seguintes noticias:

—Foram dados mais 11 kilometros a diversos empreiteiros, divididos em pequenas parcellas, tendo obtido o sr. M. Brereman e Terry 5 kilometros e o sr. Ancini 4 kilometros, todos residentes em Lourenço Marques.

—Foi decidido pelo Volksraad o começo dos trabalhos do ramal de Barbeton.

—Consta-nos de fonte segura que principiarão brevemente os trabalhos para a construcção da linha do Salati.

—O boletim das receitas, relativo á semana de 13 a 19 de agosto, indica as seguintes quantidades de transportes e productos:

93 pas. de 1.^a classe, 217\$050 réis; 106 pas. de 2.^a clas., 121\$820 réis; 332 indigenas, 213\$995 réis.

Grande velocidade—bagagens e recovagens 2:114 k. 36\$288 réis; diversos, 162\$576 réis.

Pequena velocidade—mercadorias 554:095 k., réis 1:825\$942; diversos 13\$450 réis. Total 2:591\$121 réis, que comparado com a receita da semana correspondente do anno anterior, dá uma diferença a mais de 518\$510 réis.

O producto total durante o exercicio até 19 de agosto passado é de 65:285\$694 réis, sendo explorados 89 kilometros.

Caminho de ferro da Beira.—O secretario da *Exploring Company Limited* distribuiu uma circular aos accionistas, na qual relata: Depois de protraídas negociações, o caminho de ferro da Beira foi começado, e espera-se que a primeira secção da linha estará concluída antes do fim do anno corrente. O caminho de ferro começa na Beira, ou Bahia do Pungue, na província de Manica e Sofala, na costa sud-este de Africa, percorre o territorio portuguez, e termina na fronteira oriental da esphera de influencia britannica. Os campos auríferos de Mashonaland, e em geral o campo d'operações da *Chartered Company*, são por esta forma postos em comunicação directa com a costa. Para o

distrito de Mashonaland o caminho de ferro encurtará a distancia em mais de 1:000 milhas. Calcula-se que, estando prompto o caminho de ferro, em menos de um anno se poderão conduzir mercadorias, da costa ao forte Salisbury, com uma economia de duas terças partes do tempo que se gasta agora, e pelo terço do custo actual.

Facilitará além d'isso o transporte de machinismos para minas até os varios campos auriferos, tornando assim possivel a exploração productiva de muitas minas, o que nas actuaes circumstancias seria impossivel.

Linhos hespanhóis

De Monistrol a Monserrat.—Foi no dia 6 do corrente aberto ao serviço publico esta nova linha, unica que existe em Hespanha pelo sistema de cremalheira, tendo assistido à cerimonia as auctoridades, o conselho de administracão e a direccão da companhia, e grande numero de convidados. A linha e as locomotivas receberam a benção do bispo da diocese respectiva.

O serviço é combinado com o da linha do Norte, de forma que se pôde sair de Barcelona e voltar no mesmo dia, permanecendo umas oito horas no mosteiro.

Norte de Hespanha a Oeste.—Diz um jornal de Salamanca:

«Consta terem-se renovado as negociações entre a companhia de Caminhos de ferro Norte de Hespanha e Oeste (vulgo transversal) para chegarem a um acordo que tenha por base encarregar-se o Norte do complemento da construcção da linha do Oeste, reembolsando-se d'esta despesa por meio da exploração da rede de Plasencia a Astorga, durante um certo numero de annos.»

A ser verdade, accrescenta outro, caducará a operação de empréstimo que o Oeste negociaava com uma casa bancaria belga, representada por Mr. Chusca, ex-director da construcção da S. F. P.

De Catalayud-Teruel-Sagunto.—Os jornaes *El Agente ferroviario español* e *Mercantil Valenciano* affirmam que a chamada *Valencia and North Eastern of Spain Railway Company Limited*, concessionaria do caminho de ferro Catalayud-Teruel-Sagunto, desistiu da construcção d'esta via, preferindo perder o deposito feito no ministerio do Fomento.

Não se deve, pois, fazer esperar a caducidade da concessão, e uma vez decretada, assegura o primeiro dos citados jornaes que uma sociedade, tão séria quanto poderosa, pedirá ao governo a concessão para construir um caminho de ferro directo de Valencia a Zaragoza, passando por Segorbe, Viver e Teruel.

De Zaragoza ao Mediterraneo.—São muito lisonjeiras as noticias recebidas ácerca do impulso imprimido ás obras de construcção d'esta linha.

Pouco falta para que a locomotiva percorra o trajecto entre La Puebla e Alcañiz. A empreza tem indemnizado generosamente todos os proprietarios cujos terrenos adquiriu e acha-se disposta a depositar as quantias equivalentes ás expropriações feitas.

Em Tortosa começaram as obras com grande actividade logo que a companhia disponha de terrenos para o trabalho.

Madrid a Zaragoza e Alicante.—Reuniu a assembléa geral extraordinaria d'esta companhia, afim de se tratar da reforma dos seus estatutos em harmonia com o codigo de commercio vigente em Hespanha, e da emissão de obrigações para a construcção (já começada) da linha de Valladolid a Ariza. Estas obrigações, segundo parece, serão emitidas em pésetas, havendo fundadas esperanças de que possam collocar-se no mercado hespanhol.

À sessão assistiu o eminentre economista o sr. Léon Say.

Medina a Salamanca.—O processo intentado pela deputação provincial de Salamanca contra a companhia d'estes caminhos de ferro, sobre a nullidade da cessão d'esta linha á companhia do Norte, está em via de solução.

Defende a deputação o eminentre jurisconsulto D. Antonio Moura e a companhia de caminhos de ferro D. Juan Garcia Nieto, advogado de Béjar, que exerce a sua profissão em Madrid ha já alguns annos.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

Os caminhos de ferro de cremalheira, que em muitos paizes da Europa, especialmente na Suissa, teem adquirido um enorme desenvolvimento, vão, segundo parece, ser largamente introduzidos em França, onde constituam ainda uma excepção.

O ministro das Obras Publicas acaba de encarregar um engenheiro em chefe de pontes e calçadas, de recolher todos os ele-

mentos possiveis sobre a adopção d'esse sistema, tales como o custo de instalação, a exploração, no duplo ponto de vista technico e commercial, a comparação das despesas, tanto de construcção como de exploração, com as das linhas de simples adherencia de fortes rampas nas regiões montanhosas.

SUISSA

A casa Masson & C.º, banqueiros de Lausanne, pediu ao governo federal a concessão d'un caminho de ferro sobre o Simplon, ligando Brigue a Domos d'Ossola, vertente italiana do Simplon.

Parte d'esta linha será construída pelo sistema de cremalheira e a sua extensão total será de 54 kilometros. O tunnel maior terá 8.500 metros. A despesa feita com a construcção da linha está orçada em 30 milhões.

ALLEMANHA

Foi sensivelmente reduzido n'este paiz o numero regulamentar de comboios, em consequencia da approximação do inverno.

Esta medida foi tomada em vista do deficit progressivo que se manifesta na exploração dos caminhos de ferro.

Os jornaes allemaes exhortam o publico a não protestar, allegando que é necessario fazer prevalecer energeticamente o principio de que o interesse particular deve, em todas as circumstancias, transigir com o interesse geral e desaparecer perante este.

RUSSIA

O ministro dos caminhos de ferro negou á Companhia de Varsavia-Viena a permissão de encommendar á industria austriaca ou allema as suas locomotivas, carruagens e outros materiaes de caminhos de ferro. No seu despacho, o sr. Witte declara que d'ora avante os caminhos de ferro russos deverão obter todos os seus materiaes nas fabricas nacionaes.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa geral do 1.º de outubro de 1892

RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

CAPITULO II

Resultados de exploração

O comprimento da rede explorada em Portugal no anno de 1891, não se incluindo a Beira Baixa, foi de 857 kilometros.

Em 1890	»	830	»
Augmento....		27	»

Este acrescimo provém de que, em 1891, o ramal de Cascaes e a linha urbana, com a ligação da linha de cintura á de Leste em Braço de Prata, entraram na conta geral da exploração.

O percurso dos comboios foi em 1891 ...	2.893:456	kilometros
" 1890 ...	2.878:408	"
Augmento.....	15:048	"

O percurso na linha urbana e no ramal de Cascaes foi de...	157:851	kilometros
Houve, portanto, diminuição nas outras linhas de.....	142:803	"

As modificações propostas para o itinerario dos comboios, no intuito de diminuir as despesas de exploração, não foram aprovadas pelo governo a tempo de poderem influir efficazmente nos resultados do exercicio de 1891, mas é de esperar que, em virtude das alterações já aprovadas, obteremos durante o anno actual um melhor aproveitamento dos comboios, tanto de passageiros, como de mercadorias, que, em algumas secções das nossas linhas, eram manifestamente superiores á circulação de passageiros e mercadorias.

Propoz-se tambem a concentração na estação central de Lisboa (Rocio) de todos os comboios de passageiros, por isso que essa estação, pela sua posição no centro da parte mais populosa da cidade, parece oferecer incontestaveis vantagens ao publico, e igualmente ao governo, pela reuniao n'unico local dos serviços de chegada e da partida de todas as malas do correio, visto existir ali uma estação telegrapho-postal.

Pelo que respeita aos comboios das linhas de Leste e Norte, só parcialmente foi aprovado esse serviço, ficando ainda em Santa Apolonia 3 comboios de passageiros de ida e igual numero de volta. D'este modo não aproveitamos por completo a ligação de

Chellas a Braço de Prata, que foi aberta á exploração em setembro de 1891.

A concentração do serviço de passageiros, no Rocio, permitirá á nossa Companhia diminuir consideravelmente as despezas da estação de Santa Apolonia; e para o publico haverá a vantagem de ser aquella estação mais central; do que resulta maior facilidade de acesso aos comboios, tendo alem d'isso os passageiros que das linhas do Norte e Leste se destinarem a Cintra, Cascaes e Oeste, e vice-versa, a commodidade de seguirem aos seus destinos sem atravessar a cidade a pé ou em carruagem com as suas bagagens, como succede actualmente. Parecendo haver, portanto, como se vê, harmonia de interesses e vantagens para todos, é de esperar que esta solução não se fará esperar muito tempo.

A importancia das receitas do trafego, deduzidos os impostos para o governo, foi de.....	3.246:552\$040
Receitas fóra do trafego.....	45:930\$426
Total.....	3.292:482\$466
Em 1890 o producto total foi.....	3.382:746\$547
Diminuição.....	90:264\$081

Em relação ao kilometro de via, as receitas totaes correspondem:

Em 1891.....	3:841\$870
Em 1890.....	4:075\$598
Diferença	— 233\$728
Por kilometro de trem, 1891...	1\$138
1890...	1\$175
Diferença	— 37

A diferença no total decompõe-se como segue :

Passageiros.....	+ 136:877\$541
Mercadorias de grande velocidade.....	+ 8:821\$375
" " pequena velocidade.....	— 272:949\$977
Receitas fóra de trafego.....	+ 36:985\$980
Somma.....	90:264\$081

Em relação a 1889 houve uma diminuição no total de.....

(Continua).

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Por despacho de s. ex.^a o ministro, foi determinado que o minimo cobravel nos transportes de trigo taxados pelo typo n.^o 2, da tarifa especial n.^o 2, de pequena velocidade, de 1 de agosto de 1892, seja reduzido a 1\$300 réis até 30 de julho de 1893.

Lisboa, 14 de outubro de 1892.

Tendo sido reduzido o espaço destinado ao serviço de pequena velocidade da estação de Lisboa, as mercadorias expedidas para esta estação, em pequena velocidade, ficarão, até aviso em contrario, retidas no Barreiro á ordem para embarque, não sendo transportadas para Lisboa sem previo aviso do consignatario. Quando as remessas não forem retiradas quatro horas depois da sua chegada a Lisboa, a administração fal-as-ha conduzir «ex-officio» a casa dos consignatarios, ficando a cargo d'estes os direitos da alfandega e o custo dos transportes.

Lisboa, 13 de outubro de 1892.—O engenheiro director, J. F. Tavares Trigueiros.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, até á 1 hora da tarde de 10 de novembro proximo, na administração do 2.^o bairro de Lisboa, recebem-se propostas em carta fechada, para adjudicação do fornecimento de 60:000 kilogrammas de azeite de oliveira, divididos em dez lotes.

Para ser admittido a licitar, tem o proponente de fazer o depósito provisorio da quantia de 36\$000 reis, na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, que será posteriormente elevado ao definitivo de 5%, correspondente á importancia total do fornecimento, por aquelle dos licitantes a quem o mesmo for adjudicado, e terá lugar na caixa geral dos depositos, á ordem dos mesmos caminhos de ferro.

O caderno de encargos, está patente na secretaria, (largo do

Carmo, n.^o 32), onde pôde ser examinado, durante os dias uteis, desde as 10 horas da manhã, ás 4 da tarde, e nas estações de Montemor, Evora, Estremoz, Alcaçovas, Vianna, Villa Nova, Alvito, Cuba, Beja, Serpa e Pias.

Lisboa, 22 de outubro de 1892.

Caminhos de Ferro do Minho e Douro

No dia 14 do mez de novembro, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do respectivo administrador, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 46 aros de aço para machinas locomotivas e 50 ditas para carruagens e wagons em dois lotes, que será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na secretaria dos armazens geraes, onde pôdem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 51\$500 réis para o 1.^o lote e de 16\$250 réis para o 2.^o lote, sendo ambos os depositos feitos no cofre d'esta direcção devendo apresentar no acto do contracto documento que prove terem effectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma: «O abaixo assinado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos du ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 14 de outubro ultimo... aros para... pelo preço de... (Os licitantes pôdem oferecer preços para cada lote, ou para os dois, contanto que os mesmos preços se refiram separadamente a cada um dos lotes). Data e assignatura do proponente. Toda a proposta que não estiver conforme com o presente annuncio, será nulla e de nenhum effeito.

Porto, 14 de outubro de 1892.—O engenheiro-director, Augusto Cesar Justino Teixeira.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Compra de tubos de ferro

A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes recebe propostas até o dia 9 de novembro á 1 hora da tarde, para o fornecimento de;

200,^m de tubo de ferro fundido de 0,^m100×2,^m750×2,^m670.

6 tubos (crusetas) " " T 0,100.

32 " " " de 0,^m200×3,^m100×3,^m0

1000,^m de tubo (crusetas) ferro fundido de 0,^m050×2,^m0.

1 syphão de 0,^m125 com o desenvolvimento de 9,^m50.

1.^o Este material deverá ser entregue na estação de Santa Apolonia, livre de todas as despezas, no prazo de 10 dias depois da adjudicação.

2.^o Os concorrentes deverão fazer o deposito provisorio de rs. 10\$000 na caixa da companhia.

3.^o Este deposito constituir-se ha definitivo para o adjudicatario.

4.^o Na falta de entrega do material, no prazo e condições indicadas, o adjudicatario perderá o direito á quantia depositada.

5.^o O pagamento terá logar na caixa da Companhia 30 dias depois da entrega ao material.

6.^o As propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobreescrito de fornecimento de tubos de ferro serão dirigidas a direcção geral da Companhia no edificio da estação central do Rocio.

Lisboa, 25 de outubro de 1892.

O director geral da companhia.—M. A. d'Espregueira.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

Recommandées

Lisboa.—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.

Lisboa.—Edwards Brothers—rua dos Fanqueiros, 30.

Lisboa.—Rodolfo Reck—rua dos Douradores, 21.

Lisboa.—Carlos C. Dias—vinhos, fructas, e outras commissões,—rua do Jardim do Regedor, 35.

Lisboa.—José Monteiro da Silva—Travessa de S. Nicolau 19.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Santarem.—José F. Canha.

Portalegre.—Brito & Irmãos, agencia de despachos.

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

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

Covilhã. — José do Nascimento Arraiano — casa de comissões.
Valencia d'Alcantara. — D. Laureano Fernández — Agente
 commercial e aduaneiro.
Madrid. — Cesar Féreal — Echegaray, 15 pral.
Londres. — Fernando Demolder — 21 Gt. St. Helens.
Liverpool. — Edwards Brothers — Alexandra Buildings.
Manchester. — Edwards Brothers — Jackson Row, 14.

Bruxellas. — P. Willem — Avenue Louise, 217.
Hambourg. — Augusto Blumenthal.
Praga, (Bohemia) — Arthur Gobiet — Karolinenthal.

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

LISBOA **Hotel Durand** — Rua das Flores, 71 — 1.^{er} 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 1.200 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 famílias. — 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. — 1.200 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 1.200 réis em deante.

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

LISBOA **Grand hotel de l'Europe.** — Maison française de 1.^{er} ordre — au centre de la ville. — Prop. M. Estrade. 16, rua do Carmo.

LISBOA **Hotel Francfort** — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio. — Grande conforto, bons quartos de 1.200 a 2.500 réis por pessoa.

LISBOA **Muebles 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 portuguesa e estrangeira. Bons quartos e sallas por preços modicos.

CINTRA **Hotel Nunes.** — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.200 a 2.500. — Prop. João Nunes.

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

CALDAS DA RAINHA **Hotel Aliança.** — Rua do Olival, 51. Bom tratamento e aceio; preços: 1.200 a 1.500 rs. Prop. J. A. S. Vasconcellos.

CALDAS DA AMIEIRA Hotel e estabelecimento de 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 **Hotei 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.

LUSO-BUSSACO **Hotel Serra.** — Magnificos quartos, boa meza, lindas vistas e jardim, Preços 900 e 1.200 conforme os quartos. Prop. Manuel G. Serra.

BUSSACO **Hotel Restaurant da Matta.** — Service de 1.^{er} ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH **Grand hotel Club.** — Magnificas accomodações, asseio inexcédivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado. Prop. A. de S. Romão.

PORTO **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.^{er} 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, mesa abundante e variada, vinho à discreção. Diaria, 1.200 a 1.500 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discréton.

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

PORTO **Hotel Continental.** — R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^{er} ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós.

PORTO **Grande Hotel Portuense.** — Batalha, 122. Serviço de 1.^{er} ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1.200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

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

VIZEU **Hotel Mabilia.** — R. de D. Duarte, 12. Bom serviço de mesa, variado sortimento de vinhos, bom serviço de quartos, tudo com aceio e limpeza. Preços commodos.

COVILHÃ **Hotel Central do Castella** — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1.200 réis por dia.

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

VIGO **Hotel Continental** — Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos, etc. Preços 1.200 a 1.500 por dia. Prop. João José de Souza.

VILLA VIÇOSA **Hotel Villa Viçosa.** — Rua de Santa Luzia. Acaba de abrir n'um dos mais bonitos sitios da villa. Comodidades, aceio e bom tratamento; preços rasoaveis. Prop. Menezes & Irmão.

GOUVEIA **Hotel Hortas.** — Paragem indispensavel a todos que se dirigirem á Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavalos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

TINTURARIA

→ DE ←

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, RUA DE S. BENTO, 120

LISBOA**OFFICINAS A VAPOR****RIBEIRA DO PAPEL****Estamparia mechanica**

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Limpa pelo processo parisiense, fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.

Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes ingleses, alemaes & franceses
POR PREÇO INFERIOR

J. B. FERNANDES & C.^a

Successores de José Gregorio Fernandes

Escriptorio:—LARGO DE S. JULIÃO, 19—LISBOA

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

Zinco, chumbo, cobre, folhas para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas, garrafões, linho para cordearia e para fiação, flor de enxofre, enxofre em pedra e moido

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

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

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

SOCIEDADE ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

DE

MALINES

→ • ←

Material para caminhos de ferro, linhas americanas, rodas para locomotivas, tenders, wagons e tramways

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA**MALINES—Belgica****M. Gonçalves**

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, L. 1.º

FABRICA

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depósitos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, 1.º, no Porto: R. do Almada, 14!

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, eravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc. etc., e botões de caroço. Cocheiros de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boites e frascos em todas as cores e tamanhos.

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

→ DE ←

João Carlos da Fonseca

66 — Rua de Vasco da Gama — 66

LISBOA

Preços limitadissimos

VIUVA SERZEDELLO**DEPOSITO DE DROGAS**

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO

SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGAMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

→ ←

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24

LISBOA**H. PARRY & SON****Officinas de machinas**

Caldeiras e construções navaes

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

ESTALEIRO

NO

LISBOA**GINJAL**

RODOLFO RECK

LISBOA — 21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representante das seguintes importantes fabricas:

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

Gutehoffnungshütte, Oberhausen, para carris, vigas, ferro em barras, chapas, pontes e outras construções metalicas.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, para cabos subterraneos e submarinos, cabos de transmissão e extracção, arames de aço, ferro, cobre e bronze, estanhados, galvanizados, crus e recozidos, para telegraphos, telephones, molas, parafuzos, tela metalica e quinquilheria; especialidade em espinhos artificiales para vedação das linhas ferreas e dos campos de pasto de gado.

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

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

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

Farbenfabriken, Elberfeld, anilinas, benzidinas e alizarinas.

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

CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVEIS

da mais moderna e perfeita construção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

WALTHER & COMP.^A

KALK — Colonia S/Rheno

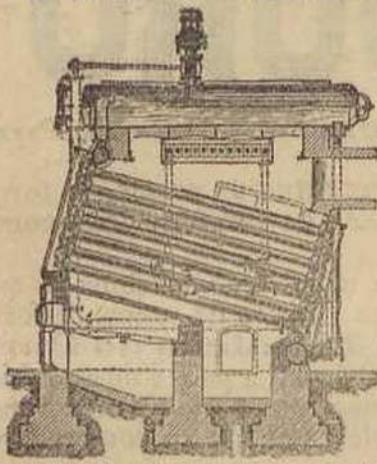
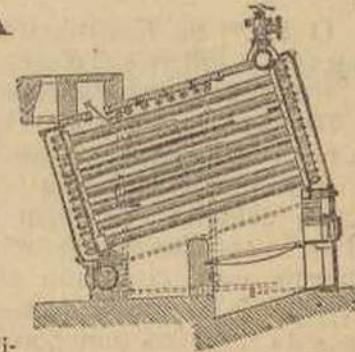
Ligação de tubos sem massa nem amianto nem outros materiaes analogos

APPARELHO EHLERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

EXPULSAO MECHANICA DOS RESIDUOS DA CALDEIRA

Patentes de invenção na Allemanha e estrangeiro



VANTAGENS — Segurança — economia — aquecimento rapido — alta pressão — vapor seco — facilidade de desarmar (o que permite transportar-se por qua quer caminho) — montagem simples e facil — limpeza comoda — instalação económica.

Premiadas nas exposições de Colonia 1875, 1876, 1888, Melbourne, 1880, 1881, 1889, Francfort S. Meno 1881 e Milão 1887.

Para o transporte por países montanhosos construem-se as caldeiras de modo que a peça mais pesada não ultrapasse 120 a 130 kilogrammas.

M. HERRMANN



Telegraphia e Telephones



LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores



TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Barcos movidos pela electricidade



CAMPAINHAS ELECTRICAS



APPARELHOS DE PRECISÃO



RESULTADOS GARANTIDOS



M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

Frederico Collares

Successor da Companhia Perseverança

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

LISBOA

N.º telephonico, 595

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

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

Moinhos — para lagar de azeite, para canna saccarina, farinha, casca de sobre e carolo.

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

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

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

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

Fogões de sala — seus pertences, figuras fundidas para receberem candeiros de illuminação, premiados com medalha de cobre na Exposição Industrial Portugueza em 1888.

Fundição — de ferro, bronze e outros metais.

Balanças — decimais, Roberval, e respectivos pesos.

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

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

A FUNDIÇÃO DO OURO

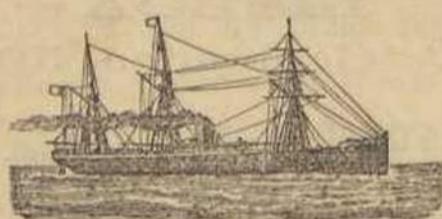
O Ex.^{mo} Sr. Engenheiro — Alfredo de Moraes de Carvalho, na sua memoria. — Os combustiveis fosseis em Portugal, a folhas 24, disse:

Referimo-nos à Fabrica de Cerâmica dos srs. Almeida Costa & C.^a, nas Devezas. — A sua principal machina de vapor, da força de 70 cavallos, d'alta e baixa pressão, com expansão e condensação representa, pela regularidade do seu funcionamento um notável progresso da nossa industria metalurgica, e faz honra à officina que a construiu.

Pertence essa honra à **Fabrica de Fundição do Ouro** que foi a constructora d'essa importante machina e respectiva caldeira. Também foi construída n'esta **Fundição do Ouro** em fins de 1891 a excelente caldeira de vapor, da força útil de 50 cavallos que se acha a funcionar na fabrica de Tecidos do Ill.^{mo} Sr. José Marianni, às Devezas. A **Fundição do Ouro** á n'este anno construiu e vendeu 8 machinas de vapor, sendo 2 sem caldeira e 6 com caldeira, e d'estas foram 4 para a nossa África Occidental, alem de mais 1 caldeira sem machina, da força de 12 cavallos. Eleva-se a 84 o numero das machinas e caldeiras de vapor que esta fabrica tem construído até hoje, o que prova incontestavelmente o seu merecimento, pela preferencia que os compradores lhe estão dando.

N'esta fabrica ha sempre 3 e 4 machinas de valor em construção, e em todas as obras mechanicas, com o auxilio das novas machinas montadas este anno, os seus trabalhos rivalisam com os das melhores fabricas estrangeiras. A fabrica está franca a todos os visitantes que a desejem conhecer. O director gerente, *Luis Ferreira de Souza Cruz*.

MALA REAL PORTUGUEZA



O paquete portuguez

MALANGE

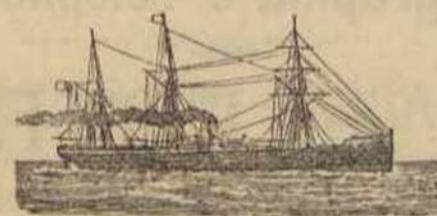
Sahirá no dia 7 de novembro ás 4 da tarde para:

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos

O carregamento fechará em 2 de novembro.

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

Royal Mail Steam Packet Company (MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 7 de novembro o paquete «TAGUS» para:
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Para Southampton e Antuerpia

Sahirá o paquete «CLYDE» esperado em 17 de outubro.

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portugueses.

AGENTES

Em Lisboa: — KNOWLES RAWES & C.^a — R. dos Capelistas, 31, I.^o
No Porto: — W. C. TAIT & C.^a — Rua dos Ingleses, 23, I.^o



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com os caminhos de ferro do Minho e Douro e Companhia dos caminhos de ferro de Medina del Campo a Zamora e Orense a Vigo

TARIFA ESPECIAL P. N.º 7 - GRANDE VELOCIDADE

(P. H. N.º 3 - DO MINHO E DOURO)

PARA TRANSPORTE DE

Passageiros e bagagens

BILHETES SIMPLES E DE IDA E VOLTA

DESDE 1 DE NOVEMBRO DE 1892

§ — 1.º

PREÇO DOS BILHETES SIMPLES

Das estações abaixo às da frente ou vice-versa	Classes	Tuy	Guillarey	Ponteredra	Vigo	Orense	Monforte
Lisboa-Rocio	1.º	9\$390	9\$450	10\$380	10\$220	11\$420	11\$830
	2.º	7\$300	7\$350	8\$050	7\$920	8\$820	9\$430
	3.º	5\$210	5\$240	5\$660	5\$590	6\$130	6\$310
Entroncamento	1.º	7\$150	7\$210	8\$140	7\$980	9\$180	9\$590
	2.º	5\$560	5\$610	6\$310	6\$180	7\$080	7\$390
	3.º	3\$960	3\$990	4\$440	4\$340	4\$880	5\$060
Marvão	1.º	9\$810	9\$870	10\$800	10\$640	11\$840	12\$250
	2.º	7\$620	7\$670	8\$370	8\$240	9\$140	9\$450
	3.º	5\$440	5\$470	5\$890	5\$820	6\$360	6\$540
Elyas	1.º	10\$300	10\$360	11\$290	11\$130	12\$330	12\$740
	2.º	8\$010	8\$060	8\$760	8\$630	9\$530	9\$840
	3.º	5\$710	5\$740	6\$160	6\$090	6\$630	6\$810
Coimbra	1.º	4\$990	5\$050	5\$980	5\$820	7\$020	7\$430
	2.º	3\$580	3\$620	4\$620	4\$490	5\$390	5\$700
	3.º	2\$760	2\$790	3\$210	3\$140	3\$680	3\$860
Pampilhosa	1.º	4\$670	4\$730	5\$660	5\$500	6\$700	7\$110
	2.º	3\$560	3\$680	4\$380	4\$250	5\$150	5\$460
	3.º	2\$580	2\$610	3\$030	2\$960	3\$500	3\$680

§ — 2.º

PREÇO DOS BILHETES DE IDA E VOLTA

Validos por 8 dias

Das estações abaixo às da frente ou vice-versa e volta	Classes	Pontedra	Vigo	Orense	Monforte
Lisboa-Rocio	1.º	13\$910	13\$610	17\$550	18\$260
	2.º	12\$320	12\$100	13\$560	14\$090
	3.º	8\$650	8\$520	9\$390	9\$710
Entroncamento	1.º	12\$550	12\$250	14\$490	14\$900
	2.º	9\$710	9\$490	10\$950	11\$480
	3.º	6\$770	6\$640	7\$510	7\$830
Marvão	1.º	16\$540	16\$240	18\$180	18\$890
	2.º	12\$800	12\$580	14\$040	14\$570
	3.º	8\$990	8\$860	9\$730	10\$050
Elvas	1.º	17\$270	16\$970	18\$940	19\$620
	2.º	13\$390	13\$170	14\$630	15\$160
	3.º	9\$400	9\$270	10\$140	10\$460
Coimbra	1.º	9\$310	9\$010	10\$950	11\$660
	2.º	7\$180	6\$960	8\$420	8\$950
	3.º	4\$970	4\$840	5\$710	6\$030
Pampilhosa	1.º	8\$830	8\$530	10\$470	11\$180
	2.º	6\$820	6\$600	8\$960	8\$590
	3.º	4\$700	4\$570	5\$440	5\$760

CONDIÇÕES

1.^a Passageiros:

As crianças menores de 3 anos nada pagam indo ao colo das pessoas que as conduzam; as de 3 a 7 anos pagarão meio preço pelo § 1.^º; as demais de 7 anos logar inteiro. Não há meios bilhetes de ida e volta.

O prazo de validade dos bilhetes do § 2.^º é contado desde a data indicada no bilhete até aquela em que o passageiro comece a viagem de volta.

2.^a Bagagens:

E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem e de 15 kilogrammas às crianças portadoras de meio bilhete.

Os excedentes serão taxados:

Nas linhas de Leste, Norte, Minho e Douro, pelas tarifas applicaveis até ou desde Valença.

Nas linhas de Vigo, Pontevedra, Orense e Monforte, pelos preços seguintes até ou desde Valença:

De Valença às estações abaixo designadas ou vice-versa	Até 50 kilog. cada 10		De 51 a 80 kilo- grammas	De 81 kil. em diante cada 10 kilog.	
	Réis	Pesetas		Réis	Pesetas
Tuy	10,80	0,06		7,20	0,04
Pontevedra.....	120,60	0,67		72,00	0,40
Vigo.....	100,80	0,56	O mesmo preço de 50 kilog. pelas columnas anteriores.	61,20	0,34
Guillarey.....	18,00	0,10		10,80	0,06
Orense.....	232,20	1,29		138,60	0,77
Monforte	336,60	1,87		201,60	1,12

Nas bagagens que tenham excesso de peso cobrar-se-hão para as linhas portuguezas as despezas accessórias de 550 réis (pesetas 3,05) por tonelada sobre todo o peso efectivo e os impostos para o Governo hespanhol sobre a parte respectiva às linhas d'aquelle paiz.

3.^a Cães:

Acceitar-se-hão unicamente até Valença pelas Tarifas Geraes de cada linha, devendo ser ali de novo reexpeditidos pelos donos para o ponto de destino.

4.^º Ficam em tudo o mais em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada linha quando não sejam contrárias ás disposições da presente tarifa.

Ficam annulladas pela presente as tarifas: L. M. G. n.^º 1 e L. M. G. n.^º 2 de grande velocidade de 15 de Julho de 1888.

OPERAÇÕES ADUANEIRAS

1.^º As bagagens que entram em Portugal pela fronteira de Valença do Minho para sahirem pela de Elvas ou Marvão ou vice-versa, atravessam o paiz em livre transito sem que sejam verificadas pelas alfandegas portuguezas ou tenham a suportar quaesquer gastos.

2.^º As bagagens procedentes de Hespanha para Portugal, com excepção de Lisboa, são verificadas pela alfandega portuguesa em Valença do Minho.

3.^º As bagagens procedentes de Portugal e destinadas a qualquer das estações das linhas de Orense a Vigo, Monforte e Pontevedra comprehendidas n'esta tarifa, são verificadas pela alfandega hespanhola em Tuy.

4.^º As companhias dos caminhos de ferro não tomam responsabilidade por quaesquer atraços, detenções, avarias, etc., que se deem nas alfandegas das fronteiras no acto das operaçõees, quer de transito, quer de entrada ou de saída dos volumes das bagagens, quando por qualquer motivo ou pretexto os agentes do fisco entendem dever sustar o seguimento dos volumes, abri-los ou praticar quaesquer actos de sua posição oficial.

Lisboa, 15 de Outubro de 1892.

O Director Geral da Companhia

M. Afonso d'Espregueira