



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua de Santo Antão, 109 — LISBOA

SUMMARIO

Conclusão da rede complementar de caminhos de ferro em Portugal.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Parte oficial. — Ministerio das Obras Publicas. — Decretos de 9 e portaria de 10 de Junho.
Tarifas de transporte. — Bilhetes de banhos.
Excursões em Portugal.
A falta de patriotismo, carta do sr. Souza Cruz.
Congresso dos caminhos de ferro.
Embrulhada.
Comércio português.
Tarifas de passageiros na Europa.
Carteira dos accionistas.
Boletim financeiro de Lisboa, por J. F.
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas boîas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos caminhos de ferro português e hespanhóis.
Patentes de invenção.
A produção do cobre.
Linhas portuguêzas. — Ascensores de Lisboa — Estação central — Mormugão — Anexo da estação central de Lisboa — O monopólio da viação.
Linhas hespanholas. — Linares a Almeria — Torralba a Soria — Madrid-Zaragoza — Alicante — Os Directos — Norte de Hespanha — De San Feliz de Guixols a Gerona — De Elgoibar a San Sebastian.
Linhas estrangeiras. — França — Áustria — Brazil.
Avisos de serviço.
Casas recomendadas.
Agenda do viajante.
Anúncios.

Conclusão da rede complementar de caminhos de ferro em Portugal

Em seguida expõe o sr. Montenegro rapidamente as condições com que teem sido construídos os nossos caminhos de ferro, os diversos modos, como teem sido subsidiados, e a importância dos subsídios que o estado tem concedido ás diversas companhias constructoras, completando estes dados com o seguinte mappa, e tirando d'elles as conclusões que vamos transcrever.

Comprimento dos caminhos de ferro portuguêzes em exploração no anno de 1891

Designações	Comprimentos		Auxilio que receberam do Estado
	Kilometros	Totaes	
Parciaes	Totaes		
COMPANHIA REAL			
Leste — de Lisboa á fronteira de Hespanha.....	275,599		Subvenção
Norte — do Entroncamento ao Porto.....	229,572		Subvenção
Caceres — de Torre das Vargens a Valencia de Alcantara	72,193		Sem subvenção
Ramal de Coimbra.....	1,998		Com subvenção
Linha urbana — Rocio a Sete Rios.....	3,982		Sem subvenção
Alcantara a Cintra.....	27,259		Sem subvenção
Cacem a Torres Vedras.....	46,824		Sem subvenção
Oeste. Torres Vedras á Figueira da Foz.....	191,103		Garantia de juro
Ligações com Alfarcos.....	17,127		Garantia de juro

Designações	Comprimentos		Auxilio que receberam do Estado
	Kilometros	Totaes	
Parciaes	Totaes		
Cascaes — Alcantara (terra) a Cascaes.....	23,348		Sem subvenção
Beira Baixa — Abrantes á Covilhã.....	165,086		Garantia de juro
Cintura — Bemfica a Xabregas e Braço de Prata.....	8,868	1.062,959	Sem subvenção
COMPANHIA DA BEIRA ALTA			
Pampilhosa á fronteira de Hespanha	201,825		Com subvenção
Pampilhosa á Figueira da Foz.....	50,426	252,251	Sem subvenção
COMPANHIA NACIONAL			
Foz-Tua a Mirandella (via estreita).....	53,917		Garantia de juro
Vizeu a Santa Comba Dão (via estreita).....	44,000	97,917	Garantia de juro
COMPANHIA DA PEOA			
Porto a Famalicão (via estreita).....	57,251		Sem subvenção
COMPANHIA DE GUIMARÃES			
Trofa a Guimaraes (via estreita).....	33,130		Sem subvenção
COMPANHIA DE TORRES NOVAS			
Da estação de Torres Novas á Villa		7,000	Sem subvenção
LINHAS DO ESTADO			
Minho — Porto a Valença.....	131,332		
Douro — Ermezinde á Barca de Alva.....	191,839		
Braga — Nine a Braga	14,913		
Ramal de Campanhã a Alfandega.....	3,876		
Sul — do Barreiro a Faro.....	364,305		
Sueste — de Beja a Pias.....	41,913		
Evora — Casa Branca a Estremoz.....	77,954		
Vendas Novas a Setubal.....	14,307	840,439	
Comprimento total.....		2.350,947	

Do que fica exposto se conclue que o governo já ensaiou a concessão dos caminhos de ferro com subvenção kilometrica variavel, segundo as dificuldades que oferece o terreno.

Este sistema tem, entre outros o defeito de perder o estado completamente o capital com que auxilia as companhias.

Ensaioou a concessão com garantia de juro variavel, e com um minimo e um maximo fixados previamente para despesas de exploração.

Este sistema, que é o mais deplorável, tem, entre outros, o inconveniente de que as companhias constructoras não se prendem nem com o maior desenvolvimento do traçado, nem com a perfeição do trabalho ou das condições tecnicas, e só procuram construir o mais barato possível, porque têm a garantia sobre uma quan-

tia fixa por kilometro, e o seu interesse é que o preço de construcção seja inferior ao capital sobre que recâe a garantia de juro.

As companhias exploradoras não cuidam em desenvolver o trânsito, o que as obrigaría a aumento de despesa, e tendo elas um limite fixado para as despesas de exploração, o seu interesse é explorar mais barato, sem se preocuparem com o aumento do rendimento bruto, nem com as commodidades e interesses do público.

Actualmente pouco ou nada se deve esperar da iniciativa particular, visto que estão concluídas as linhas principaes, e o que falta não oferece a esperança de lucros próximos, que possam animar as empresas a executar os sem subsidio do estado.

Em vista d'estas circunstancias ocorreu-me a idéa de lembrar o ensaio de um sistema, que, alliviando um pouco os encargos immediatos do tesouro, garante ás empresas um lucro convidativo.

E' o sistema neerlandez com algumas modificações, como vou expor:

ORIGEM E EXPOSIÇÃO DO SYSTEMA NEERLANDEZ

A Hollanda principiou a construcção dos seus caminhos de ferro pela concessão que o estado fez á actual companhia de caminhos de ferro hollandezes, em 1 de julho de 1836, da linha de Amsterdam a Harlem, a qual foi aberta á circulação em 20 de setembro de 1839; mas os capitais retraíram-se, a iniciativa particular não se animou a emprehendimentos de resultado incerto, e para se construir a linha de Amsterdam a Arnhem por Utrecht foi preciso que o rei Guilherme I garantisse com a sua responsabilidade individual um juro de $4\frac{1}{2}$ por cento ao capital despendido com esta construcção.

Este caminho produziu o suficiente para os encargos contrahidos, e a concessão da sua exploração, auctorizada por decreto de 20 de maio de 1845, deu origem á formação da companhia central neerlandesa.

Depois foram feitas outras concessões, desenvolvendo-se e consolidando-se estas duas grandes companhias, e formando-se ainda outras de menor importancia.

Faltava construir uma rede extensa, mas era justamente na região onde as linhas custariam mais caras, porque havia obras importantes a construir, como a barragem do Escalda, grandes pontes sobre varios rios, a estação de Amsterdam, etc., o que deu lugar a que estas linhas, construídas por conta do estado, custassem a $81:000:000$ réis por kilometro; alem d'isso o producto devia ser muito pequeno, por causa do grande numero de rios, e de canaes que lhe faziam concorrência, por estar já o publico habituado a conduzir por elles, e por uma taxa diminuta, tudo quanto podia constituir o producto de pequena velocidade.

N'estas circunstancias resolveu o governo effectuar a construcção por conta do estado, e para isso foi auctorizado pela lei de 18 de agosto de 1860.

Construídas as primeiras linhas, e parecendo ao governo menos conveniente a exploração por conta do estado, foi resolvido pela lei de 3 de julho de 1863, que a exploração dos caminhos de ferro do estado fosse confiada a empresas particulares, e consequentemente formou-se a sociedade de exploração dos caminhos de ferro do estado, a qual se encarregou da sua exploração nas seguintes condições:

- 1.º A concessão foi feita por cinquenta annos;
- 2.º O custo de todo o material circulante, e de todos os objectos mobiliarios precisos para a exploração ficou a cargo da companhia;

3.º A conservação e reparação das grandes obras de arte, e dos danos causados por força maior, como inundações, ruptura de canaes, guerras, etc., ficou a cargo do estado;

4.º No fim do prazo da concessão tomaria o estado conta da linha, pagando á empreza o material circulante e mobiliario pelo preço da avaliação;

5.º As receitas, com excepção dos gastos accessórios, que ficavam pertencendo á companhia, seriam divididos pelo estado e pela companhia concessionaria, estabelecendo-se para isso uma escala muito variavel, pela qual a percentagem dos lucros da companhia diminuia proporcionalmente com os aumentos do producto bruto kilometrico da exploração em cada anno; não se tendo porem attendido sufficientemente a que aos aumentos de receita corresponde aumento de despesa, e que por este motivo o rateio das receitas aproveitava ao estado com o seu aumento, mas prejudicava a companhia.

Este processo, já de si complicado, não produziu resultados satisfatórios, e o governo teve de modificar as condições financeiras do contrato, estipulando-se por uma nova convenção:

1.º Que do producto bruto seriam applicados para fundo de reserva, com destino á renovação do material fixo, 500 florins, ou sejam $190:000$ réis, por kilometro de via simples, e 1:000 florins por kilometro de via dupla em cada anno;

2.º Que 80 por cento do excedente pertenceria á companhia;

3.º Que a companhia receberia 500 florins durante os primeiros quatro annos de exploração, e 300 florins nos quatro annos seguintes por cada kilometro de linha nova, que fosse aberta á exploração.

4.º Que o restante pertenceria ao estado;

5.º Quando a parte destinada á companhia, nos termos das condições 2.º e 3.º, não chegasse a $4:800$ florins por kilometro, pertenceria toda a receita á companhia;

6.º Quando o lucro liquido da companhia excedesse $4\frac{1}{2}$ por cento do capital, metade do excedente pertenceria ao estado, e metade á companhia, até que o lucro liquido chegasse a 5 por cento, e do excedente sobre este lucro pertenceria $\frac{1}{5}$ á companhia e $\frac{4}{5}$ ao estado.

Considera-se para estes efeitos lucro liquido da companhia o que resta do total das receitas brutas depois de lhes abater:

1.º A reserva destinada á renovação da via;

2.º A subvenção a que tem direito a companhia nos primeiros oito annos de exploração;

3.º Os gastos de exploração e de conservação;

4.º 100 florins por kilometro destinados a despesas occasionadas por accidentes e por incendios;

5.º 4 por cento da receita bruta da companhia para renovação do material circulante;

6.º O pagamento a outras companhias pelo uso das gares communs, e pelo emprego do material circulante;

7.º As quantias necessarias para o pagamento do juro e amortisamento dos emprestimos contrahidos.

APPLICAÇÃO DO SYSTEMA NEERLANDEZ EM PORTUGAL COM ALGUMAS MODIFICAÇÕES

Em Portugal poderia concluir-se a rede dos caminhos de ferro pelo sistema Neerlandez, ligeiramente modificado em harmonia com as circunstancias de serem as linhas a construir de via estreita e não terem a concorrência de via aquatica.

Poderia pois effectuar-se a construcção das linhas complementares da rede dos caminhos de ferro nas seguintes condições:

As obras de arte e o leito dos caminhos de ferro serão construídos de via estreita. A construcção será feita com a maior simplicidade, e de forma que sem faltar ás condições de segurança tudo seja feito com a mais rigorosa economia, tendo especial consideração pelas conveniencias futuras, tanto em relação ás vantagens para a exploração, como ao desenvolvimento economico do paiz.

Construído por conta do estado o pavimento com todos os edificios, dependencias e material fixo, será a exploração entregue a emprezas nas seguintes condições:

1.^a A concessão será por cincoenta annos;
2.^a A empreza exploradora fornecerá todo o material circulante e mobiliario necessário para a exploração;

3.^a Do producto annual bruto, depois de abatido o imposto de transito, serão separados 90000 réis por kilometro para formar um fundo de reserva destinado á renovação da via, e mais 99000 réis, importancia de 5 1/2 por cento para o juro e amortiseração do capital de 1:800000 réis por kilometro, em que são computadas as despezas com a compra do material circulante e mobiliario a cargo da companhia;

4.^a Do restante do producto bruto, depois de abatidas as parcellas referidas nos numeros anteriores, pertencerão 80 por cento á companhia e o resto ao estado;

5.^a No caso de que os 80 por cento que pertencem á companhia não cheguem a 700000 réis por kilometro, receberá ella todo o rendimento até áquellea importancia, mas sómente nos primeiros quatro annos;

6.^a Quando os 80 por cento produzirem para a companhia um rendimento superior a 1:200000 réis por kilometro, pertencerá 1/5 do excesso á companhia, e 4/5 ao estado;

7.^a 4 por cento do rendimento bruto annual da empreza serão aplicados a um fundo de reserva destinado á renovação do material circulante, e o que existir em cofre no fim do prazo da concessão pertencerá á empreza;

8.^a No fim do prazo da concessão o estado tomará conta da linha, pagando á empreza o material circulante e mobiliario pelo preço da avaliação, mas a quantia que existir em cofre, pertencente ao fundo de reserva destinado á renovação da via, pertencerá ao estado.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas 5 de junho.

Ha poucos dias insurgimo-nos contra o frio a chuva e o inverno que pareciam não nos deixar; hoje lamentamo-nos ainda, mas d'esta vez é do calor, da secca, do estio activissimo. A natureza, a que estamos sempre a chamar bemfazeja, não tem piedade de nós, ou antes, parece divertir-se com esta pobre humanidade!

Chove, neva, o vento sopra rijo, desejamos um raio de sol que nos reanime, que nos faca apreciar a vida; — Phoebus apparece, oh! felicidade! as arvores reverdecem, o gazon dos bosques revive, as mulheres parecem mais bonitas, as flores teem mais perfume...

Não nos alegremos; este calor, tão desejado, torna-se insuportavel. Anniquilados, suando sangue e agua por todos os póros, os tristes mortaes teem uma phrase unica que se repete em toda a parte, que ouvimos de manhã até a noite, á familia, aos amigos, aos indiferentes,

e que até, ao entrar a porta, o porteiro nos repete: — Ah! que calor!

Eis o periodo que atravessamos; a mais pequena nuvem é uma esperança, duas nuvens, tres nuvens no horizonte constituem um prazer sem limites. Um pouco de chuva, por caridade!

Eis porque a minha carta d'hoje é bem pequena. E' que este genero de productos contradiz as leis physicas; o calor dilata os corpos, mas restringe as correspondencias.

*

O conselho superior do trabalho e da industria realizou uma sessão plenaria no palacio das Academias, onde o ministro do interior presidiu á sua installação por indisposição do da agricultura. A assembléa discutiu o seu regulamento interno e constituiu as seccões que proximamente começarão os seus trabalhos.

*

O conselho commercial de Antuerpia recebeu comunicação do relatorio da commissão competente sobre o pedido dirigido ás camaras pela Sociedade do Palacio da Industria, para a organisação de uma exposição universal, em 1894, nos terrenos do Sul.

As conclusões do relatorio são favoraveis á realisação d'esta ideia, e portanto o negocio parece bem encaminhado.

*

Acaba de se dar em Antuerpia a fallencia d'uma casa muito conhecida pelas suas operações com o Brazil. Dizem d'aquellea cidade á *Gazeta de Francfort* que o cambio do Brazil foi a causa do desastre.

Esta casa possue um crédito de cerca de 3 milhões sobre uma companhia de caminhos de ferro portugueses.

Os directores pediram moratoria e asseguram que os credores serão pagos em um anno.

*

Desde este mez fica estabelecido um serviço de correspondencia telephonica entre Antuerpia e Paris.

As comunicações podem trocar se:

1.^a De uma bolsa a outra;

2.^a Entre os estabelecimentos particulares e estações publicas telephonicas que dispõem de um duplo fio directo á estação central d'Antuerpia, e os subscriptores da rede de Paris.

3.^a Entre os mesmos, ligados por fio simples, e as estações publicas da bolsa de Paris.

A tarifa ordinaria é de 3 fr. por 5 minutos, excepto nas horas de bolsa em que é de 4 francos.

*

Mas a ordem do dia continua a ser o calor, o calor suffocante, que não nos deixa um momento e me faz terminar aqui a minha palestra quinzenal com os amáveis leitores, para ir em busca de ar que respire, previamente receioso de... não o encontrar na Belgica, onde jamais se viu uma temperatura d'estas.

C. Urban

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral do commercio e industria

1.^a Repartição—Industria

Attendendo ao que me representou o digno par do reino, ministro d'estado honorário e conselheiro d'estado, Henrique de Barros Gomes: hei por bem exonerar-o de presidente da commis-

são administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, para que havia sido nomeado por decreto de 21 de abril de 1892, e que serviu muito a meu contento.

O ministro e secretario d'estado dos negócios das obras públicas, comércio e indústria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de junho de 1892.—REI.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Attendendo ás circunstancias que concorrem no ministro d'estado honorario, conde de Magalhães: hei por bem nomeal-o, nos termos do artigo 2.º do decreto de 21 de abril de 1892, para o logar de presidente da commissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, vago pela exoneração concedida ao digno par do reino, ministro de estado honorario e conselheiro d'estado Henrique de Barros Gomes.

O ministro e secretario d'estado dos negócios das obras públicas, comércio e indústria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de junho de 1892.—REI.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Attendendo ás circunstancias que concorrem no conselheiro Antonio Maria Pereira Carrilho: hei por bem nomeal-o, nos termos do artigo 2.º do decreto de 21 de abril de 1892, para o logar de vogal da commissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, vago pelo facto do ministro d'estado honorario, conde de Magalhães, ter sido nomeado presidente da referida commissão.

O ministro e secretario d'estado dos negócios das obras públicas, comércio e indústria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de junho de 1892.—REI.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Attendendo ao que me representou o digno par do reino, presidente da respectiva camara, conselheiro Antonio Telles Pereira de Vasconcellos Pimentel: hei por bem exonerar-o de vice-presidente da commissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, para que havia sido nomeado por decreto de 21 de abril de 1892, e que serviu muito a meu contento.

O ministro e secretario d'estado dos negócios das obras públicas, comércio e indústria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de junho de 1892.—REI.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Attendendo ás circunstancias que concorrem no ministro de estado honorario, conselheiro Frederico de Gusmão Corrêa Arouca: hei por bem nomeal-o, nos termos do artigo 2.º do decreto de 21 de abril de 1892, para o logar de vice-presidente da commissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, vago pela exoneração concedida ao digno par do reino, presidente da respectiva camara, conselheiro Antonio Telles Pereira de Vasconcellos Pimentel.

O ministro e secretario d'estado dos negócios das obras públicas, comércio e indústria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de junho de 1892.—REI.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Direcção geral de obras públicas e minas

1.º Repartição.—Estradas, obras hidráulicas e edifícios públicos

Sua Magestade El-Rei a quem foram presentes os officios dos conselheiros director da 3.ª circunscripção hidráulica e governador civil de Lisboa n.º 377-A e 181 de 20 de maio ultimo e 3 do corrente mez; considerando que a companhia real dos caminhos de ferro portugueses tendo-se obrigado pela condição 33.º do alvará de 9 de abril de 1887 a executar os trabalhos de rectificação da margem direita do Tejo, desde o caneiro de Alcantara até a torre de Belém, não tem, apesar de intimada por diferentes vezes, dado o necessário desenvolvimento áquellos trabalhos, e sendo certo que entre a Junqueira e a Torre de Belém existem diversas lagoas e charcos, nos quaes as águas se conservam estagnadas e quasi sem renovação diária, constituindo assim prejudicialíssimos fócos de infecção, que, na actual estação calmosa, devem prejudicar extraordinariamente a saúde pública: ha por bem ordenar que o referido conselheiro director da 3.ª circunscripção hidráulica intime aquella companhia para que, no prazo que tiver por conveniente marcar, proceda por meio de atterro, esgoto, comunicação franca com o Tejo, ou outro qualquer meio, á beneficiação ou extinção das mencionadas lagoas e charcos, e quando a companhia no prazo indicado não der começo ou o preciso desenvolvimento aos trabalhos, o mesmo director fará proceder á sua execução por conta da alludida companhia.

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

Para o conselheiro director da 3.ª circunscripção hidráulica.

Tarifas de transporte

Bilhetes de banhos. — Começa a vigorar no dia 1 de julho, e não em 21 do corrente, como alguns jornais disseram, a tarifa temporaria de bilhetes de ida e volta, do serviço chamado de banhos, entre as linhas de leste, norte e oeste e Minho e Douro.

No proximo numero daremos aos nossos leitores esta tarifa, por completo.

Excursões em Portugal

Itinerarios da Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.º Itinerario. — Caldas da Rainha, Vállado (Alcobaça) Leiria (Batalha), Figueira da Foz, Pampilhosa, Luso, Coimbra, Payalvo (Thomar) Santarem, Lisboa, Cascaes, Cintra, Torres Vedras, Caldas da Rainha.

Percorso total 616 kilometros; preços:

1.ª classe	9\$800
2.ª "	7\$300
3.ª "	4\$900

Para este itinerario podem pedir-se bilhetes em qualquer estação desde Lisboa á Pampilhosa.

A falta de patriotismo

As associações industrial portuense e indústria portuguesa, de Lisboa, trabalharam de commun acordo para confeccionarem um projecto de pauta, para a protecção indispensável aos productos metallurgicos, e formaram um projecto, que parecia dever merecer a approvação dos poderes publicos. Esperança bem fundada por certo, mas que falhou sem causa justificada, visto que a pauta aprovada mais attendeu a proteger uns certos consumidores, que a proteger o trabalho nacional das industrias metallurgicas!

Propagaram-se as idéas mais protectoras do mundo civilizado, para afinal os corpos legislativos desprezarem as indicações mais uteis ao desenvolvimento das industrias já creadas, e para as que se poderiam crear!

O adiantamento em que se tem apresentado os nossos estabelecimentos industriaes metallurgicos, bem merecia que os poderes publicos lhes dispensassem uma protecção mais rasgada, assim de collocar esta industria a coberto da concorrência estrangeira, conforme hoje está entre nós a do algodão.

Esqueceu-se, que, libertar a indústria nacional da concorrência estrangeira era o grande princípio, para obter a barateza por meio da concorrência interna, que era o grande fim.

Os consumidores das máquinas auxiliadoras do trabalho, querem protecção larga para os seus productos, e para lanifícios, algodão e outros bem a tem conseguido, o que estimamos, mas não quizeram que as fábricas do nosso paiz, productoras d'essas máquinas, ficassem igualmente protegidas e livres da concorrência estrangeira! Quizeram a lei de funil posta em prática!

Taes sentimentos revelam muito egoísmo e muita falta d'amor patrio.

Rarissimo é o machinismo que hoje se não produz no nosso paiz, e para que a maior parte dos machinismos que veem de fóra se fizessem no nosso paiz é que a protecção pautal que pedimos era indispensável, não para nos valermos d'ella para estabelecer preços eleva-

dos, mas para termos aumento de trabalho e podemos empregar maior numero de braços.

A concorrência interna, que havia de vir, mais cedo ou mais tarde, sem a menor duvida, seria a melhor garantia para os consumidores, conforme o tem sido até hoje nas obras de mais facil construcção entre nós.

E' bem sabido que, no nosso paiz, o capital tem tido pouca inclinação para as industrias de metallurgia, resultando d'isto uma lucta com a falta de capital, para o desenvolvimento das industrias que tem por matéria prima o ferro.

Não sendo bastante a falta de capital, ainda temos tido contra nós o elevado juro, pagando-se a seis por cento o mais barato, enquanto que na Inglaterra, França, Allemanha e Estados Unidos, rarissimas vezes se pagam mais de trez por cento; e em geral é mais o tempo que está n'esses paizes o juro a $2 \frac{1}{2} \%$, do que a mais de 3.

Juntam a estas vantagens, a vantagem da producção em grandiosas quantidades, e digam-nos como podemos passar sem uma rasgada protecção?

O exame que temos feito á pauta que corre impressa como aprovada pelos corpos legislativos convence-nos de que se attendeu mais a aumentar os rendimentos das alfandegas, do que a proteger a industria ou manufacturas metallurgicas.

O direito de 60 réis em kilogramma para as diversas machinas auxiliadoras do trabalho até ao peso de 50 kilos, e para os pertences de todas as machinas, o de 50 réis para as machinas e pertences que pezem de 50 kilos até 100, e o de 40 réis para os pertences e machinas que pezem de 100 a 500 kilos, não é direito que affaste a concorrência estrangeira, por quanto, tendo os estrangeiros, como tem, capital muito mais barato, e diante de si uma exportação dos seus productos para todo o mundo, não lhes será difficult abater aos preços tanto quanto baste para tornar nullo esse aumento de direito, e poderem continuar a affrontar-nos como até aqui.

Oxalá que nos enganassemos.

A nosso ver, poderíamos estar hoje em condições de bem combater a concorrência estrangeira, se os estabelecimentos bancarios, que parece foram criados expressamente para proteger as industrias, tivessem dedicado uma parte dos seus capitais, exclusivamente para as industrias manufactureiras do paiz.

Nos estatutos do Banco Alliança, d'esta cidade, no CAPITULO 3.º COMPLEXO DAS OPERAÇÕES, no numero 11 do artigo 23.º, diz *emprestimos sobre penhores por meio do estabelecimento de caixas penhoraticias, ou monte de piedade, com regulamento proprio, dependente da approvação do governo, administração e casa em separado.*

O Banco Alliança foi criado em 1863 com o titulo de Banco Industrial do Porto, mas porque na mesma occasião se installasse outro Banco com o nome de Commercio e Industria, entendendo n'aquelle tempo que eram bancos de mais, fizeram a fusão dos dois e ficou um com o nome que hoje tem de Banco Alliança, e com os estatutos que já estavam organizados para o Banco Industrial do Porto.

Fômos nós o auctor da organisação d'este Banco, em princípios de 1863, com o intuito de haver um estabelecimento bancario expressamente protector da agricultura e da industria, conforme se vê ainda nos actuaes estatutos, que são os da primitiva por nós organizados, salvo pequenas alterações por causa da fusão.

A construcção do Palacio de Crystal nasceu da exposição industrial que se realizou no Palacio da Bolsa em 1861, e o nosso pensamento ao dar ao Banco a faculdade d'emprestimos sobre penhores, era para que

todo e qualquer industrial pudesse recorrer ao Banco para obter emprestimo sobre os seus productos, os quaes, depositados sob a guarda do Banco, este os pudesse vender de conta dos industriaes.

Para o Banco poder montar em optimas condições uma caixa penhoratica, lebramo-nos do Palacio de Crystal, o qual pela vastidão com que se estava construindo, viria a estar nas melhores condições para esse estabelecimento.

Se a primitiva direcção do Banco Alliança tivesse tido na maior consideração o fim para que elle foi criado, e montasse a caixa penhoratica no Palacio de Crystal, como deveria ter montado logo ao terminar a exposição internacional em 1865, em logar do Palacio de Crystal se tornar, como tornou, uma exposição permanente de productos estrangeiros, ter-se-hia tornado uma exposição permanente sim, mas de productos da industria nacional.

Uma vez estabelecida esta caixa penhoratica, o grande ou o pequeno industrial teria ahi os seus productos ou manufacturas em deposito e á venda; o Banco colheria além dos juros do capital que tivesse adiantado, a comissão das vendas, e os industriaes nem estariam sujeitos aos caprichos dos agiotas nem dos compradores sagazes.

Não foi a falta de capital que embaraçou o Banco Alliança, para entrar n'estas importantes operações, o que se prova ainda hoje por não terem exigido dos accionistas o complemento das suas accções, porque é um facto que até hoje só entraram com 60 %, no que também a administração commetteu um erro bem lamentável.

Em tudo foi a falta de patriotismo da direcção do Banco Alliança, que muito concorreu para o menor desenvolvimento e prosperidade das nossas agriculturas e industrias, pelo menos no distrito d'esta cidade, o que muito sinceramente lamentamos.

Porto, 16 de maio de 1892.

O director gerente da Fundição do Ouro
Luiz Ferreira de Sousa Cruz.

Congresso dos caminhos de ferro

1 — CIRCULAR N.º 817

DE 17 DE MAIO DE 1892, DIRIGIDA A TODAS AS ADMINISTRAÇÕES PARTICIPANTES E A TODOS OS DELEGADOS PARA LHEM COMMUNICAR O PROGRAMMA DO EMPREGO DO TEMPO DA QUARTA SESSÃO.

Sr.—Temos a honra de vos enviar junto o programma do emprego do tempo da proxima sessão do Congresso que se abrirá em S. Petersbourgo em 20 de agosto proximo futuro.

Recebei, sr. a expressão da nossa mais distinta consideração.

Pelo Secretario geral,

O Secretario,

L. Weissenbruch.

O Presidente,

Belpaire.

2 — PROGRAMMA

DO EMPREGO DE TEMPO DA QUARTA SESSÃO

Sabbado 20 de agosto

(8 de agosto, estylo russo)

A's 10 $\frac{1}{2}$ horas da manhã: Recepção dos membros da quarta sessão do Congresso pela Comissão internacional.

Formação da lista de presença.

Classificação dos membros por secções.

N. B.—Cada delegado é convidado a declarar ao secretario do comité da direcção qual a seccão nos trabalhos da qual deseja tomar parte.

As 2 horas da tarde: Sessão d'installação da quarta sessão do Congresso.

Discurso de abertura.

Eleição do Presidente e da mesa.

Em seguida á sessão cada seccão reunir-se-ha, afim de proceder á eleição do seu Presidente e do seu Secretario principal.

As 9 horas da noite: Recepção dos membros da quarta sessão do Congresso pelo Ministro das obras publicas.

Domingo 21 de agosto

(9 de agosto, estylo russo)

As 11 horas da manhã: Excursão marítima em vapor, na enseada de Cronstadt e almoço a bordo, oferecido pelas Administrações dos caminhos de ferro russos.

As 9 horas da noite: Recepção dos membros da quarta sessão do Congresso pelo Conselho municipal de S. Petersburgo, na casa da camara.

Segunda-feira 22 de agosto

(10 de agosto, estylo russo)

Das 11 horas da manhã á 1 da tarde: Reunião das seccões.

Das 2 horas ás 4 1/2 da tarde: Reunião das seccões.

Terça-feira 23 de agosto

(11 de agosto, estylo russo)

Das 11 horas da manhã á 1 da tarde: Reunião das seccões.

Das 2 horas ás 4 1/2 da tarde: Reunião das seccões.

Quarta-feira 24 de agosto

(12 de agosto, estylo russo)

Das 11 horas da manhã á 1 da tarde: Sessão plenaria.

As 2 1/2 da tarde: Excursão a Tsarskoë Selo et Pavlovsk.

Banquete oferecido aos membros do Congresso pelas Administrações de caminhos de ferro russos.

Quinta-feira 25 de agosto

(13 de agosto, estylo russo)

Das 11 horas da manhã á 1 da tarde: Reunião das seccões.

Das 2 ás 4 horas da tarde: Sessão plenaria.

Sexta-feira 26 de agosto

(14 de agosto, estylo russo)

Das 11 horas da manhã á 1 da tarde: Reunião das seccões.

Das 2 ás 4 horas da tarde: Sessão plenaria.

As 5 1/2 da tarde: Excursão ás ilhas e recita de gala no theatro Arcadia.

Sabbado 27 de agosto

(15 de agosto, estylo russo)

A 1 hora da tarde: Excursão a Péterhof; chá oferecido pela Corte imperial aos membros da quarta sessão do Congresso no pavilhão Monplaisir.

Domingo 28 de agosto

(16 de agosto, estylo russo)

A 1 hora da tarde: Sessão plenaria.

Renovação parcial da Comissão internacional e designação do logar para a quinta sessão.

As 2 horas da tarde: Encerramento da quarta sessão.

As 7 horas da tarde: Banquete oferecido pela Corte imperial aos membros da quarta sessão do Congresso, no palacio imperial de inverno.

Segunda-feira 29 de agosto

(17 de agosto, estylo russo)

Excursão na Finlandia.

Terça-feira 30 de agosto

(18 de agosto, estylo russo)

As 8 horas da manhã: Partida para Moscow e chegada a Moscow na tarde do mesmo dia.

Quarta-feira 31 de agosto

(19 de agosto, estylo russo)

Estada em Moscow.

Quinta-feira 1 de setembro

(20 de agosto, estylo russo)

As 11 horas da noite: Partida para Nijni-Novgorod.

Sexta-feira 2 de setembro

(21 de agosto, estylo russo)

Visita á feira.

As 11 horas da noite: Partida para Moscow.

Sabbado 3 de setembro

(22 de agosto, estylo russo)

Chegada de manhã a Moscow.

N. B.—Os complementos eventuais ou as modificações do programma serão levadas ao conhecimento dos membros do Congresso, pelo secretariado da Comissão.

3 — COMPOSIÇÃO

DA COMISSÃO INTERNACIONAL E DA SUA SEÇÃO LOCAL DE ORGANISAÇÃO
EM S. PERSTERBOURGO PARA A QUARTA SESSÃO DO CONGRESSO (1)
(S. PERSTERBOURGO, AGOSTO DE 1892).

I — COMISSÃO INTERNACIONAL

Presidente:

MR. BELPAIRE, administrador dos caminhos de ferro do Estado belga.

Vice-Presidentes:

MR. PICARD (ALFREDO), inspector geral das pontes e calçadas, presidente da seccão de obras publicas, da agricultura, commercio e industria, e do telegrapho-postal, do conselho de Estado de França;

MR. DUBOIS, administrador dos caminhos de ferro do Estado belga.

Membros:

MR. ALMGREN (FREDERICO), administrador dos caminhos de ferro do Estado sueco;

MR. commendador BORGNI, engenheiro, director geral da Sociedade italiana dos caminhos de ferro do Adriatico;

MR. commendador BRIOSCHI (FRANCISCO), senador do reino de Italia;

MR. DE BRUYN, ministro da agricultura, da industria e das obras publicas da Belgica, membro da camara dos representantes;

MR. DIETLER, vice-presidente da direcção da Sociedade do caminho de ferro do Gothard;

MR. DUTREUX (TONY), engenheiro civil, membro da Camara do gran ducado de Luxemburgo.

SIR FAIRBAIRN (ANDREW), antigo membro du Parlamento inglez, administrador do Great Northern Railway;

MR. GRIOLET, vice-presidente do Conselho d'administração da Companhia dos caminhos de ferro do Norte francez;

(1) A primeira sessão foi celebrada em Bruxellas em 1885, a segunda em Milão em 1887 e a terceira em Paris em 1889.

MR. HEURTEAU, director da Companhia do caminho de ferro d'Orleans;

MR. JEITTELES (RICHARD), conselheiro aulico, director geral do caminho de ferro do Norte austriaco, Imperador Fernando;

MR. LAMAL, director geral das pontes e calçadas da Belgica;

MR. EDLER VON LEBER (Mvx), inspector do corpo Imperial e Real da fiscalisação geral dos caminhos de ferro austriacos;

MR. LUDVIGH, conselheiro ministerial, director-presidente dos caminhos de ferro dos Estados hungaros;

MR. commendador MASSA (MATHIAS), engenheiro, director geral da Sociedade italianna dos caminhos de ferro do Mediterraneo;

MR. NOBDEMAIRE, director da Companhia dos caminhos de ferro de Paris-Lyon-Mediterraneo;

MR. DE PERL (LUIZ), conselheiro d'Estado, director gerente do serviço internacional da Grande Sociedade dos caminhos de ferro russos;

MR. PHILIPPE, inspector geral das linhas norte-belgas;

MR. barão PRISSE, director gerente honorario do caminho de ferro d'Anvers a Gand;

MR. commendador RATTI (GAETAN), engenheiro, vice-director geral da Sociedade italianna dos caminhos de ferro do Mediterraneo;

MR. DE LA TOURNERIE, inspector geral das pontes e calçadas de França, presidente do conselho de exploração technica dos caminhos de ferro, director da fiscalisação do caminho de ferro de Paris-Lyon-Mediterraneo;

MR. URBAN (JULIO), director geral do caminho de ferro Grande Central Belga, presidente da Sociedade geral belga dos caminhos de ferro economicos;

MR. VAN KERWIJK, membro da segunda Camara dos Estados-Geraes dos Paizes-Baixos;

MR. WERCHOVSKY, conselheiro d'Estado actual, engenheiro, membro do conselho para as relações dos caminhos de ferro do imperio da Russia.

N...

N...

Secretario geral:

MR. DE LAVELEYE (AUGUSTO), engenheiro.

Secretario:

MR. WEISSENBRUCH (LUIZ), engenheiro do ministerio dos caminhos de ferro, postaes e telegraphos da Belgica.

Thesoureiro:

MR. HOLEMANS (EDUARDO), chefe de divisão do ministerio dos caminhos de ferro, postaes e telegraphos da Belgica.

Comitê de direcção da Comissão internacional

Presidente: MR. BELPAIRE. Membros: MR. BRIOSCHI. MR. DE BRUYN, MR. DUBOIS, SIR FAIRBAIRN e MR. GRIOLET. Secretario geral: MR. DE LAVELEYE (A.) Secretario: MR. WEISSENBRUCH (L.) Thesoureiro: MR. HOLEMANS.

Embrulhada

O nosso estimado collega *Gazette des Eaux*, de Paris diz que entre Hespanha e Portugal existe um conflito diplomático, por ter o governo portuguez sequestrado as linhas da Beira Alta na parte comprehendida entre a fronteira e Salamanca, e sobre este tema, borda umas explicações da sua phantasia.

Não só, que nos conste nada ha sobre reclamação diplomática, como na noticia o nosso collega mistura alhos com bogalhos, dando a linha de Salamanca como pertencente à Beira Alta, o que achamos perfeitamente extraordinario no erudito autor do guia de Hespanha e Portugal, o nosso bom amigo Germond de Lavigne.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, nos annos de 1890 e 1891

VALORES EM MIL RÉIS

Importação para consumo

	1891	1892
Animaes e seus productos	214:951	199:082
Lã e pellos	117:624	398:017
Seda	60:991	138:277
Algodão	218:990	577:374
Linho e seus congeneres	73:215	95:993
Madeira	96:630	86:742
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc.	367:246	277:417
Metaes	253:595	310:476
Substancias alimenticias	910:532	721:451
Instrumentos, machinas e utensilios, etc.	200:922	461:027
Diversas substancias e productos	86:093	449:733
Manufacturas diversas	232:396	251:060
Mercadorias livres de direitos	609:400	466:470
Taras	5:283	6:556
Somma	3.447:568	4.139:375
Ouro e prata em barra e em moeda	409:375	76:599
Total	3.556:943	4.215:974

Exportação nacional e nacionalizada

	1891	1892
Animaes e seus productos	15:116	19:759
Lã e pellos	13:294	16:633
Seda	4:443	4:774
Algodão	41:306	7:602
Linho e seus congeneres	4:969	819
Madeira	42:160	14:695
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc.	44:321	22:985
Metaes	42:144	10:321
Substancias alimenticias	913:251	4.290:064
Instrumentos, machinas e utensilios, etc.	40:902	9:375
Diversas substancias e productos	192:101	162:948
Manufacturas diversas	44:160	43:473
Mercadorias livres de direitos	178:638	339:009
Somma	1.423:475	1.909:454
Ouro e prata em barra e em moeda	2.115:462	2.078:723
Total	3.538:937	3.988:477

Exportação estrangeira e ultramarina

	Reexportação	662:434	621:638
Diversas mercadorias	Transito	178:289	179:914
	Somma	840:423	801:552
Ouro e prata em barra e em moeda	Reexportação	-	-
	Transito	-	529:630
	Somma	-	529:650
Total		840:423	1.331:202

Tarifas de passageiros na Europa

A proposito da reducção do imposto de grande velocidade nas linhas francesas, publica um jornal estrangeiro uma curiosa comparação das actuaes tarifas de passageiros nos diferentes paizes, que adiante publicamos completando-a com o que se refere ao nosso.

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
França (nova tarifa)			
mixtos e directos	0,1124	0,0756	0,0493
Italia:			
mixtos	0,1130	0,0790	0,0510
directos	0,1248	0,0870	0,0565
Inglaterra:			
mixtos	0,097	0,081	0,065

Prussia:			
mixtos.....	0,10	0,075	0,05
directos.....	0,1126	0,0834	0,0584
Belgica (Estado):			
mixtos.....	0,0756	0,0567	0,0378
directos.....	0,0945	0,0709	0,0473
Hollanda (Sociedade dos caminhos de ferro Hollandeze):			
mixtos e directos.....	0,1063	0,0850	0,0531
Austria (Estado):			
mixtos.....	0,075	0,05	0,025
directos.....	0,1126	0,075	0,0375
Suecia (Estado):			
mixtos.....	0,0980	0,0735	0,0490
directos.....	0,119	0,084	0,056
Suissa:			
mixtos e directos.....	0,104	0,073	0,052
Russia:			
mixtos e directos.....	0,15	0,1115	0,0565
Portugal:			
Companhias.....	0,11025	0,08575	0,06125
Estado.....	0,10528	0,08189	0,0585

Carteira dos Accionistas

Banco de Portugal

Nos termos da condição 5.º do contrato de 8 de julho de 1891 com os bancos Alliança, Nova Companhia Utilidade Pública, União do Porto, Mercantil Portuense, Commercial do Porto, de Guimarães e do Minho, se annuncia que o diminuto saldo de notas dos mesmos bancos que ainda se encontra em circulação vai ser re-colhido.

São por isso convidados os portadores a apresentarem dentro do prazo de 2 meses, a contar da data do presente anuncio, as referidas notas na séde do Banco de Portugal, na Caixa Filial no Porto, ou em qualquer das suas agencias districtaes, a fim de serem trocadas por notas d'este Banco.

Lisboa, 2 de junho de 1892.

Pelo Banco de Portugal

Os directores

Hénrique Matheus dos Santos.
José Guilherme Ferreira.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelo meio dia, na séde d'esta Companhia, á rua do Bellomonte n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar, segundo o disposto no artigo 17.º dos estatutos.

Porto, 6 de junho de 1892.

O presidente do conselho de administração

Carlos Lopes.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de junho.

A questão que principalmente preocupou o nosso mercado financeiro na quinzena que hoje finda, foi a do convenio com os credores estrangeiros. Depois de longas peripecias o sr. Serpa Pimentel, delegado do governo em Paris, chegara a acordo com os diversos comités, firmando um convenio *ad referendum* do governo portuguez.

Regressado a Lisboa o sr. Serpa Pimentel, aberta a crise ministerial, tendo assumido a pasta da fazenda o presidente do conselho de ministros o sr. Dias Ferreira, para logo se começou a espalhar nos círculos políticos e financeiros que o convenio não seria ratificado pelo governo.

Depois de repetidas conferencias entre o sr. Dias Ferreira e o sr. Serpa Pimentel, a que corresponderam amiudadas reuniões do conselho de ministros, foi afinal declarado á imprensa politica que o governo, por altas razões d'estado, resolvera não aprovar o convenio.

No *Diário do Governo* de hontem veiu publicado o decreto dictatorial estabelecendo a nova forma de pagamento dos juros da dívida publica, documento que é precedido d'um succinto relatorio em que são expostas as causas determinativas do acto do governo.

Allega o governo que o plano do convenio não era possivel sem o emprestimo de 18:000 contos, levantados nas praças estrangeiras e contrahido a curto prazo, o que daria ao tesouro vida

desafogada por dois annos, sem haver a certeza de que findos elles a situação se não tivesse aggravado com um encargo de 12.500 contos a mais.

Regeitando o convenio o governo diz ter-se inspirado na imperiosa necessidade de reduzir efficazmente os encargos do thesouro na proporção dos seus actuaes recursos e na obrigaçao de pagar aos credores da nação o que ella pôde pagar-lhes n'uma das duas fórmulas offerecidas á sua escolha.

Segundo o decreto, que tem a data de 13 do corrente, os juros da dívida publica fundada externa, tanto consolidada como amortisavel a vencer, serão pagos pelas actuaes agencias do governo no estrangeiro na razão de *um terço* da respectiva importancia até resolução do poder legislativo.

Os juros vencidos até 1 de janeiro de 1892 serão pagos em conformidade com a legislação vigente, os dos emprestimos externos (4 e 4 1/2 %) vencidos em 1 d'abril de 1892 serão pagos como os da dívida interna ou nos termos do novo decreto á escolha dos credores.

E' facultada até 31 de julho a conversão da dívida externa, tanto consolidada como amortisavel, em titulos da dívida interna de assentamento ou de coupons, ficando os novos titulos sujeitos ao regimen e encargos em vigor ou que vierem a vigorar para a de-mais dívida fundada interna.

A impressão causada nos círculos financeiros por este acto do governo não foi má, posto que haja quem se arreche de que, pela falta do emprestimo, o governo se veja forçado, em breve, a decretar novas deduções e novos impostos, que collocarão o paiz n'uma situação desesperada.

Nos círculos políticos as opiniões são desencontradas, mas não nos parece que algumas se devam levar em conta, porque ha motivos de sobejo para duvidar da sua sinceridade e desinteresse, o que não quer dizer que elles não possam prejudicar o governo e até mesmo embaraçal-o seriamente.

Afinal, depois de muitas contrariedades que pareciam apostadas a fazer malograr mais uma vez o projecto do cabo dos Açores, o governo resolveu tornar bom o ultimo concurso fazendo a concessão á *Société française des telegraphes sous-marins*, que já firmou o respectivo contrato, precedido de uma caução avultada, que dá todas as garantias á sua execução. A construcção do cabo dos Açores tem uma importancia palpável para o paiz como para o archipelago, que assim fica em comunicações directas com o mundo civilizado.

Foi, enfim, declarado em estado de quebra o Banco Lusitano, facto que nenhuma impressão produziu por ser consequencia inevitável do que se tem passado com relação a este estabelecimento bancario.

Não foi das menos animadas a situação geral dos mercados financeiros na quinzena. A tendencia geral foi excellente, apesar de haver produzido uma pequena reacção a baixa dos fundos portugueses, motivada pelas primeiras notícias ácerca do malogro do convenio e emprestimo.

Na Bolsa de Lisboa as inscrições (ass.) que haviam ficado a 38 no principio da quinzena baixaram successivamente a 37,50, 34,75, 34,85, 34,50, ficando no sabbado a 34,90. As inscrições de coupons baixaram de 37,50 a 34,70. Os titulos da dívida externa sofreram proporcional depressão descendo de 36,50 a 31,55, ficando porém no sabbado a 33,45.

Pelas mesmas causas apontadas o mercado de cambios ressentiu-se igualmente porque havendo procura de cambias produziu-se a alta, regulando o cheque sobre Londres a 40 3/4 e sobre Paris a 703, mas no fim da semana voltou respectivamente a 41 1/8 e 695.

As acções de bancos e companhias pouca alteração sofreram cotando-se as acções do Banco de Portugal a 120\$000 réis, (o mes passado tinham atingido 126\$000 réis), as do Lisboa & Açores a 90\$000 réis, as do Commercial de Lisboa a 98\$000 réis. As acções da Companhia dos Tabacos de Portugal, regulam a 46\$000 réis.

Continuam a ter procura as obrigações Loanda-Ambaca, que ficam a 54\$000 réis. No primeiro trimestre d'este anno o rendimento dos 220 kilometros explorados subiu sensivelmente porque tendido em janeiro de 3.766\$030 elevou-se em março a 6.131\$770, o que é realmente lisongeiro e animador. Este papel tem a alta assegurada.

Embora sem maior significação porque representam operações de começo de semana, apenas em dois dias, intercalados e n' dias santos, damos as cotações principaes de hoje na Bolsa de Lisboa. Foram as seguintes:—inscrições, assentamento 33,75, coupon 33,55,—dívida externa 32,40,—acções do Banco de Portugal réis 119\$500. As obrigações Ambaca ficaram a 55\$000 os outros papéis pouca alteração sofreram sobre as ultimas cotações.

J. J.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1892 — JUNHO — DIAS												
		1	2	3	4	7	8	9	10	11	13	14	15	—
Lisboa...	ACCÕES Comp. Real Portugueza...	—	—	49.000	49.000	—	—	—	—	—	—	48.000	—	—
	“ Ascensores mechanicos...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
OBRIG. Comp. Real Portugueza...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Nacional...	—	49.500	—	—	—	—	—	—	—	45.800	—	—	—
Paris....	“ Atravez d'Africa...	60.000	—	59.000	—	—	55.000	—	54.000	—	—	—	—	—
	ACCÕES Comp. Real Portugueza...	87,50	81	85	85	84	78	70	80	78,50	—	—	—	—
OBRIG. Comp. Real Portugueza...	—	60	62,50	—	53	53	53	54,75	—	50	—	—	—	—
	“ Madrid-Caceres-Portugal...	495	185	177,50	180	184	173	168	176	—	—	—	—	—
OBRIG. Comp. Real Portugueza...	—	229	221	220	212,50	214,50	212,90	206,50	215	—	—	—	—	—
	“ Madrid-Zaragoza-Alicant...	350	342,50	337	335	335	327	323,50	330	—	—	—	—	—
OBRIG. Comp. Real Portugueza...	—	428,75	425	427	426	425	423	421	—	425	—	—	—	—
	“ Madrid-Caceres-Portugal...	448	432	435	460	458	445	447,50	445,50	450	—	—	—	—
OBRIG. Comp. Real Portugueza...	—	350,50	350	347	349,50	349,50	354	350	354	—	—	—	—	—
	“ Norte Hespanha, 1.ª hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres...	“ Atravez d'Africa...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ C.ª da Beira Alta...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd...	“ Atravez d'Africa...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Atravez d'Africa...	48	—	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruxellas...	“ Atravez d'Africa...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Companhia Real 4 1/2 0/0...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Observações	
		1892			1891			Totaes			Diferença a favor de				
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1892	1891	1892	1891	1892	1891		
COMPANHIA REAL	de a				Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
	21 27	Maio	690	46.105:000	66,819	690	48.442:000	70,205	909.924:000	4.095.452:430	—	93.228:430	93.280:840	(1) Compre- hende as li-	
Antiga rede e nova não garantida (1)...	28 3	Junho	—	54.793:000	75,062	—	49.845:440	72,234	4.051.717:000	4.444.997:840	—	—	—	—	nhinas de Les-
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	te e Norte e ramaes de	
Nova rede garantida (2)...	21 27	Maio	334	3.571:000	21,256	468	2.840:000	8,503	84.042:000	65.820:000	48.222:000	—	—	—	Caceres e
	28 3	Junho	—	4.809:000	28,624	—	2.590:000	7,754	88.854:000	68.440:000	20.444:000	—	—	—	Coimbra e as
Sul e Sueste	13 19	Maio	353	44.440:890	27,768	475	42.304:470	26,529	249.852:503	266.729:485	—	46.876:980	—	da nova rede	
	20 26	“	—	44.391:510	30,297	—	42.645:070	26,538	264.244:045	279.344:535	—	45.400:540	—	Cintra-Tor-	
Minho e Douro	1 7	Abril	340	48.360:251	54,000	353	47.075:738	50,222	212.455:612	224.900:357	—	42.444:745	—	res, ramal de	
	8 14	“	—	47.810:627	52,384	—	48.081:650	53,490	230.266:239	242.985:057	—	42.748:768	—	Beira Alta	
Beira Alta	15 21	“	—	46.726:681	46,547	—	46.600:982	45,885	246.992:323	259.585:989	—	42.593:666	—	28.706:887	
	7 13	Maio	253	5.044:752	19,940	253	7.481:948	28,387	93.587:833	124.294:720	—	29.204:844	—	29.038:053	
Nacional (Mirandella e Vizeu)...	14 20	“	—	4.470:796	47,674	—	4.968:753	19,639	100.058:629	129.263:473	—	—	—	23:352	
	13 19	Maio	—	4.783:291	18,906	—	4.646:500	48,247	104.841:920	133.879:973	—	—	—	(2) Compre- hende a linha de Torres-Figueira ramal	
Guimaraes	6 12	“	105	4.275:206	12,444	405	4.526:897	44,544	21.509:606	21.534:958	—	—	—	de Alfarel-	
	14 20	“	—	4.490:908	11,344	—	4.166:085	44,452	22.700:514	22.701:043	—	—	—	los, e Beira Baixa.	
Norte de Hespanha	1 7	Abril	34	981:835	28,877	34	944:360	27,773	42.924:083	42.054:441	869:674	—	—	—	
	20 26	Maio	2803	Ps 1.208:493	434	2803	Ps 1.303:838	465	Ps. 25.713:008	Ps. 26.739:349	—	Ps. 4.026:344	—	—	
Madrid—Zaragoza—Alicante	27 2	Junho	—	1.223:548	436	—	4.284:939	439	26.936:526	28.024:239	—	4.087:733	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Andaluzes	14 20	Maio	2672	4.425:647	424	2672	4.161:288	435	49.368:360	20.983:098	—	4.444:738	—	—	
	21 27	“	—	978:293	366	—	4.076:898	403	20.546:653	22.039:997	—	4.343:344	—	—	
Almansa—Valencia—Tarragona	7 13	“	894	305:309	312	894	264:743	296	5.034:214	5.462:404	—	427:893	—</td		

Alexander Stanley Elmore. — Aperfeiçoamentos no processo da fabricação de tubos, láminas, tiras e fios de cobre por meio da electrolyse, e nos apparelhos empregados nesse processo, 17 de março de 1892 — 15 anos.

Victor Tobias e Henrich Fischer. — Chocolate líquido completamente privado de matérias gordas e que pôde conservar-se indefinidamente, 22 de março de 1892 — 1 anno.

Blas de Marco y Battaglia. — Construcção de feretos e caixões mortuários de chapa de ferro e aço estanhado, 23 de março de 1892 — 5 annos.

Lonis Auguste Pelatan. — Novo processo para o tratamento dos minérios de cobre e das substâncias metálicas de cobre, 23 de março de 1892 — 15 annos.

Charles James Jutson e Frederick Abraham Poupart. — Novíssimos melhoramentos em ferraduras para cavalos e diversos animais, 23 de março de 1892 — 1 anno.

Otto Asche. — Máquina para soldar e ajuntar os fundos e tampas dos recipientes de metal vazios ou cheios, 23 de março de 1892 — 5 annos.

Alexander Bruns e Frans Newbert. — Processo e apparelho para o fabrico de champagne e de quaisquer outras bebidas escumosas por meio de fermentação natural, 23 de março de 1892 — 1 anno.

Benny Bernstein. — Sistema de fecho para espartilhos, botas, luvas, polainas, etc., 23 de março de 1892 — 1 anno.

Jacques Louis Kessler. — Aperfeiçoamentos no processo e nos apparelhos para a evaporação do ácido sulfúrico por meio dos gases mais ou menos quentes, 23 de março de 1892 — 15 annos.

Carl Hoepfaer. — Processo e apparelho para trabalhos electrolyticos, 23 de março de 1892 — 15 annos.

Quarriet Ruth Tracy e Jeremiah Evarts Tracy. — Ajuntador de malhas com ramo longo, para máquinas de coser, 23 de março de 1892 — 15 annos.

Otto Schnelle. — Superfícies de peneiração para peneiros moveis de qualquer gênero, 23 de março de 1892 — 10 annos.

Patentes de invención, cujos prazos de concessão terminaram no mez de marzo de 1892

Arthur Wittamer. — Novo apparelho de gaz de ar carburador, 1 de março de 1892.

Frederick James Herrison. — Composto de detergente aperfeiçoado, 29 de março de 1892.

A produção do cobre

Da os seguintes resultados a estatística da produção do cobre em todo o mundo, segundo vêmos publicado no nosso collega *Journal des Mines*:

PROVENIENCIA	1891	1890	1889
	Tonelladas	Tonelladas	Tonelladas
Alger.	120	120	160
República Argentina.	210	150	190
Austrália.	7.500	7.500	8.300
Austrália.	965	1.210	1.225
Bolívia (Corocoro).	2.150	1.900	1.200
Canadá.	3.500	3.050	2.500
Chili.	20.000	26.120	24.250
Cabo:			
Companhia do Cabo.	5.000	5.000	5.600
Companhia Namaqua.	900	1.450	2.100
Inglaterra.	900	935	905
Allemânia:			
Companhia Mansfeld.	14.250	15.800	15.506
Outras companhias.	2.000	2.000	1.850
Hungria.	285	300	300
Itália.	2.200	2.200	3.500
Japão.	17.000	15.000	15.000
México:			
Companhia Boleo.	4.100	3.450	3.280
Outras companhias.	1.025	875	500
Terra Nova:			
Companhia Betts-Cove.	540	735	1.115
Companhia Till-Cove.	1.500	1.900	1.500
Noruega:			
Companhia Vigsnaës.	615	925	1.007
Outras companhias.	450	450	435
Perú.	280	150	275
Rússia.	4.800	4.800	4.070
Suecia.	830	830	830

Hespanha e Portugal:

Companhia Rio Tinto.	32.000	20.000	29.500
Companhia Tharsis.	10.500	10.300	11.000
Companhia Mason & Barry.	4.150	5.600	5.250
Companhia Sevilha.	875	810	1.350
Companhia Portugueza.	890	565	670
Outras minas.	5.500	4.425	6.500

Estados Unidos:

Companhia Calumet & Hécla.	24.000	26.250	21.700
Outras minas do Lago.	22.505	18.200	17.069
Companhia Anaconda.	20.750	28.600	27.500
Outras minas de Montana.	29.786	20.960	19.018
Arizona.	17.723	15.045	14.419
Outros Estados.	8.415	6.370	6.068

Venezuela:

Companhia Quebrada.	6.500	5.640	5.563
---------------------	-------	-------	-------

Produção total do mundo.... 274.714 269.615 261.205

Preço médio do cobre no 1.º de janeiro:

Barras do Chile..... £ 51,3 s. £ 54,1 s. £ 49 10/6.
B. M. M.

Linhos portuguesas

Ascensores de Lisboa. — Activaram-se de novo as obras da linha da Graça. O assentamento da via do lado da rua da Palma já chegou ao fim da rua dos Caçadores, e do lado da Graça até em frente do quartel.

A companhia conta ter a linha aberta á exploração em agosto.

Estação central. — Em virtude do novo serviço dos comboios, passando os mixtos da noite para esta estação, os ascensores funcionarão até a hora d'estes trens.

Mormugão. — Tem diminuido consideravelmente a receita d'esta linha. Na semana finda em 26 de março rendeu apenas 6:910 rupias, contra 23:156 em igual semana do anno anterior. Na seguinte, o producto foi de 9:567 rupias, contra 15:937 em 1891.

A diminuição só n'estas duas semanas é de 23:616 rupias; e, segundo dizem os periodicos locaes, desde janeiro a perda total é atterradora.

Annexo da estação central de Lisboa. — Estão quasi concluidas as obras, esperando-se que no mez de agosto proximo possa ser aberto á exploração o hotel internacional.

Já foi retirado o tapume, e agora se vê como a entrada da Avenida da Liberdade fica desafogada. Mais o ficará ainda quando a galeria ou passagem fôr aberta, porque muitas pessoas preferirão tomar por ella, visto os bellos estabelecimentos que a embellezarão dos dois lados.

O monopólio da viação. — A camara municipal reuniu para discutir e estudar o annexo ao contracto do monopólio de viação, contracto que, como dissemos, o governo suspendeu, e que se refere a *tarifas e horários*.

Foi proposto pelo sr. Martinho Guimarães que nos horários a fazer se attendesse ás reclamações e observações feitas pelos vereadores, e que se procurasse obter da companhia o restabelecimento das carreiras suprimidas; pelo sr. Vieira, que os bilhetes pessoais fossem mantidos pelos preços actuais até 31 de dezembro de 1895, podendo depois d'esta data a companhia reduzil-os a um typo unico de 50.000 réis, com passagem em todos os carros e linhas; pelo sr. Motta Veiga, que se combinasse com a companhia o estabelecimento de carreiras entre o Poco do Bispo e Olivaes durante os meses de maio a outubro de cada anno.

Segundo o annexo, a companhia compromette-se a ter diariamente 1:450 carreiras entre os pontos extremos e mais 384 no centro da cidade. As carreiras antigas da companhia Carris eram só 936, mas havia mais do duplo, de outras empresas, pelo que o publico fica prejudicadíssimo. As carreiras do centro da cidade podem ser suprimidas aos domingos e dias de festa a fim da empresa poder pôr carros extraordinários para onde forem reclamados. Os preços continuam os mesmos que tem actualmente a companhia dos americanos. As carreiras novas entre o Rato e Campo de Ourique e entre o Rato e a Cruz das Almas são de 50 réis por passageiro.

A' ultima hora faremos apenas estes comentários:

Quer dizer, o contracto, que ao domingo não temos carros senão para onde convier à companhia.

Sendo os preços os mesmos dos americanos, segue-se que são elevados os dos outros carros.

As novas carreiras para Campo de Ourique, custarão, portanto, 100 réis desde o Rocio.

Faremos votos para que o annexo tenha a mesma sorte do contracto. O sr. Dias Ferreira ainda está, felizmente, no poder.

Linhos hespanhóis

Linares a Almeria.—De uma carta de um nosso amigo de Linares extrahimos as seguintes notícias:

—A construcção, em Linares, da estação terminus adianta com rapidez.

—A construcção da secção entre Fiñana e la Tuerta já foi adjudicada ao mesmo contractista de outros troços.

—A companhia já tomou posse dos terrenos em Gador, que tinha a expropriação para a construcção de uma parte da sua linha.

—Nos quatro kilómetros do Ingeniero ao termo de Hurcal vão também concluir-se os trabalhos por estar completa a expropriação necessária.

—Tem faltado nalguns pontos os braços para o trabalho por terem partido para as fainas agrícolas da Algeria.

Torralba a Soria.—Tendo-se anunciado para 25 de abril a abertura d'esta linha, cerimónia que não se realizou, informa o nosso colega de Madrid que o motivo d'este adiamento foi o ministério do Fomento não auctorizar a abertura, porque nem a via nem o material móvel foram aprovados pelos engenheiros que fizeram o exame.

Madrid-Zaragoza-Alicante.—Estamos auctorizados a declarar que são falsos os boatos de que esta companhia vai trocar com a do Norte a linha de Zaragoza pela de Valencia.

Os Directos.—Vão em breve ser admittidos muitos operários nos trabalhos d'esta linha, afim de activar a conclusão da secção de Fayou a Zaragoza.

Norte de Hespanha.—A assemblea geral d'esta companhia reunida em 31 de maio aprovou a proposta do conselho de administração para não se distribuir dividendo algum supplementar ás 5 pesetas pagas em janeiro ultimo, levando-se á conta de fundo reserva o saldo de 4 e meio milhões, para fazer face ás perdas occasionadas pelas diferenças de cambio que a companhia terá que sofrer.

O conselho é também auctorizado a emitir 124:000 novas obrigações de 3 por cento.

De San Feliu de Guixols a Gerona.—Está quasi concluido este caminho de ferro. Ao edifício da estação de San Felix simplesmente falta a pintura; d'este ponto a Oñar a linha está concluída, e na ponte de Oñar falta colocar as travessas metálicas, que é trabalho para oito dias.

De Elgoibar a San Sebastian.—Espera-se que seja aberta á exploração no proximo verão a secção de Elgoibar a Deva, d'este caminho de ferro.

Na secção de San Sebastian a Iaranz, estão muito adeantados os trabalhos, devendo ficar concluídos durante o presente anno.

Os acionistas só entraram, até agora com 75 do capital, e o conselho está trabalhando para obter do estado uma subvenção de 10 p. c. do orçamento de caminhos de ferro e outra da camara de S. Sebastian.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

Com o fim de tornar mais curta a distancia entre Paris, Oran e Argel, trata-se de estabelecer um comboio expresso entre Paris e Cartagena.

AUSTRIA

O aumento de tarifas nos caminhos de ferro do Estado, a que nos referimos no numero anterior, dá os resultados que passamos a detalhar comparando-os com os da tarifa em vigor na Hungria.

PREÇO EM KREUZERS

Distâncias	Tarifa									
	Hung.	Anst.	Hung.	Aust.	Hung.	Aust.	Hung.	Aust.	Hung.	Aust.
5 kilómetros	6	7	4	6	4	6	5	6	4	5
55	*	18	24	14	18	12	15	18	19	14
75	*	22	30	18	22	16	18	24	24	16
175	*	62	58	41	43	32	32	52	45	22
225	*	76	70	50	52	39	38	63	55	33
425	*	122	113	83	80	64	58	92	90	50
475	*	130	123	88	86	69	63	97	98	54
1,025	*	218	242	143	161	118	123	152	193	81
										103

Assim, pois, até 75 kilómetros e para os grandes percursos de mais de 1:000 as bases da tarifa hungara são mais reduzidas; de 80 até 1:000 kilómetros é ainda a austriaca a mais barata.

BRAZIL

E' grande o aumento do rendimento das diversas linhas ferreas, sendo nalgumas, como, por exemplo, na Leopoldina e D. Pedro, tão grande o tráfego de mercadorias, que os carregadores teem de esperar por muitos dias, a occasião para a expedição.

As linhas do Rio Grande do Sul accusam um aumento de 17 1/2 % e as da Bahia 12 %.

No relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro de S. Paulo as contas fecham com um saldo disponível de 2.964:465\$000 réis fracos, isto é, com um aumento de 779:972\$000 réis sobre o anno passado. As despesas de exploração, obras novas e conservação absorveram 45 % da receita geral. Dos lucros do anno foi distribuído um dividendo de 10 % aos accionistas levando-se a conta nova lb. 48:726 apesar da baixa do cambio.

A Companhia da Bahia também apresentou um aumento de lb. 11:725 sobre os lucros do anno passado, ficando com um saldo disponível de lb. 20:078, do qual transferiu a conta nova lb. 10:140.

As receitas brutas da San Paulo railway Company, de 30 de junho a 31 de dezembro de 1891, foram de 5.466:638\$000 réis, o que dá um aumento de 779:292\$000 réis que em igual período do anno anterior. As receitas líquidas foram de 2.964:465\$000 réis. O numero de passageiros foi muito mais considerável que o de qualquer dos semestres anteriores. As despesas d'exploração, compreendendo as somas empregadas no engrandecimento e melhoramento elevaram-se a 45 % da receita bruta.

A perda por efeito do cambio foi considerável este anno, atingindo uma cifra de £ 177.811.

Depois do pagamento dos juros das obrigações, ficou um saldo disponível de £ 148.726, que permite a distribuição d'um dividendo de 10 % e o lançamento de £ 48.726 na conta nova.

A Brazilian Imperial Central Bahia railway Company teve de receitas em 1891 lb. 76.513, ou um aumento de lb. 11.725. As despesas no Brazil foram de lb. 62.882, ou um aumento de lb. 2.078. O saldo disponível foi de lb. 20.218.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Annulação de tarifas combinadas com Hespanha e com Hespanha e França, para transporte de passageiros bagagens e cães

Por determinação das linhas combinadas ficam annulladas desde 15 de junho de 1892 as seguintes tarifas:

P. H. n.º 2, grande velocidade, em vigor desde 1º de abril de 1888, para passageiros, bagagens e cães, de Marvão, Torre das Vargens,

Entroncamento e Lisboa, para Avila, Medina del Campo, Valladolid, Venta de Baños, Palencia, Burgos, Miranda de Ebro, Alsasua, San Sebastian, Irún, Hendaya, Bilbao e Santander ou vice-versa.

P. H. F. n.º 3, grande velocidade, em vigor desde 1º de abril de 1888, para passageiros, bagagens e cães, de Lisboa e Entrancamento para Bayonna, Bordeus, Paris, e sua ampliação desde 15 de março de 1889, para Jean de Luz, Biarritz e Pau.

Esta ultima acha-se suspensa desde 1º de Abril de 1892, segundo o aviso ao publico B. 373 de 24 de Março de 1892, do qual fica pelo presente annullado o ultimo periodo referente à tarifa P. H. n.º 2 de grande velocidade.

Lisboa, 1º de junho de 1892.

Bilhetes directos entre o ramal de Cascaes e Bemfica

Desde 15 de Junho de 1892, fica ampliada para o serviço de passageiros procedentes de ou destinados a Bemfica e S. Domingos a tarifa especial C. n.º 1, de grande velocidade, pelos preços de Lisboa Central do Rocio e nas condições da mesma tarifa.

Lisboa, 1º de junho de 1892.

Novo horario nas linhas de Leste e Norte

Desde 15 de junho de 1892.

1.º De Lisboa Rocio a Porto e vice-versa.

Partida de Lisboa Rocio 8,30 m. e 9,15 m. da tarde.—Chegada a Porto 7,15 m. e 9,15 m. da manhã.—Partida de Porto 7,0 e 2,15 da tarde.—Chegada a Lisboa Rocio 6,0 e 3,0 da manhã.

2.º De Lisboa Caes dos Soldados a Porto e vice versa.

Partida de Caes dos Soldados 7,30 m. da manhã.—Chegada ao Porto 9,0 da tarde.—Partida do Porto 8,45 m. da manhã.—Chegada a Lisboa Caes dos Soldados 10,30 m. da tarde.

De Lisboa Caes dos Soldados a Santarem e vice-versa.

Partida de Lisboa Caes dos Soldados 11,0 da manhã, e 4,30 m. da tarde.—Chegada a Santarem 1,40 m. e 7,10 m. da tarde.—Partida de Santarem 6,45 m. da manhã e 5,20 da tarde.—Chegada a Lisboa Caes dos Soldados 9,20 m. da manhã e 8,0 da tarde.

4.º De Lisboa Rocio a Madrid e vice-versa.

Partida do Rocio (sud-express, segundas, quartas e sábados) 8,15 da tarde, correio, diário, 7,0 da tarde.—Chegada a Madrid (sud-express, 1,46 t. correio 6,30 da tarde.—Partida de Madrid (sud-express, Domingos, terças quintas) 11,9 t. correio, diário, 8,20 da manhã.—Chegada a Lisboa Rocio (sud-express, segundas, quartas e sextas) 3,20 t. correio 5,0 da manhã.

5.º De Lisboa Rocio e Caes dos Soldados a Badajoz e vice-versa.

Partida de Lisboa Rocio 7,0 t.—Chegada a Badajoz 6,14 manhã.—Partida de Lisboa Caes dos Soldados 7,30 m.—Chegada a Badajoz 9,50 t.—Partida de Badajoz 6,30 t.—Chegada a Lisboa Rocio 5,0 m.—Partida de Badajoz 8,45 m.—Chegada a Lisboa Caes dos Soldados 10,30 t.

6.º De Pombal a Coimbra e vice-versa

Partida de Pombal 6,30 t.—Chegada a Coimbra 9,0 t.—Partida de Coimbra 6,50 m.—Chegada a Pombal 9,25 m.

7.º De Aveiro a Porto e vice-versa

Partida de Aveiro 4,0 m.—Chegada a Porto 6,15 m.—Partida do Porto 4,15 t.—Chegada a Aveiro 6,31 t.

Para mais esclarecimentos veja-se os exemplares do cartaz D 51 affixados nos logares do costume.

Lisboa, 6 de junho de 1892.

Arrematações

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

Faz se publico que, pela uma hora da tarde de 25 do corrente, serão abertas, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de aço para molas de máquinas, carruagens e wagons.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 40.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importância total do fornecimento por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação for feita.

Estes depósitos serão feitos, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depósitos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos caminhos de ferro, largo do Carmo, 32, onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 2 de junho de 1892.

O director — J. P. Tavares Trigueiros.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 27 do corrente, serão abertas, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 1:160 tubos de ferro para caldeiras dos vapores.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 30.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importância total do fornecimento por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação for feita.

Estes depósitos serão feitos, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depósitos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos caminhos de ferro, largo do Carmo, 32, onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 3 de junho de 1892.

O director — J. P. Tavares Trigueiros.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 4 de julho proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 33.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 4 de maio de 1892, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das referidas remessas de que poderão ainda retirar-as pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço do Trafego na estação Central do Rocio, todos os dias não santificados até 2 do dito mês inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 15 de junho de 1892.—O director geral da companhia, Manuel Afonso d'Espregueira.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

Recommendées

Lisboa.—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.

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

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

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

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

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Santarem.—José F. Canha.

Portalegre.—Brito & Irmãos, agencia de despachos.

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

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

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

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

Madrid.—Cesar Féreal—Echegaray, 15 pral.

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

Liverpool.—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.

Manchester.—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.

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

Hambourg.—Augusto Blumenthal.

Praga, (Bohemia)—Arthur Gobiet—Karolinenthal.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

LISBOA **Hotel Durand** — Rua das Flôres, 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 1.000 réis por dia.

LISBOA **Grande Hotel Central** — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, voisin de la douanne, Bourse, ministerios, 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 Atlântico** — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre du mouvement de la capital, près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1.000 a 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 explendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Prop. João da Matta, 1.^{er} cunisier du Portugal.

LISBOA **London Hotel** — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 10. — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1.000 réis em deante.

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

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

PORTO **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.^{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 illuminé à la lumière électrique. On parle toutes les langues. — Aufrére, propriétaire.

PORTO **Hotel Bragança** — Aceio, meza abundante e variada, vinho à descripção. Diaria, 1.200 a 1.500 réis. — Table d'hote bien servie, vin à discréition.

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

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

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.

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

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

CINTRA **Hotel Nunes** — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.600 a 2.000. — Prop. João Nunes.

COVILHÃ **Hotel Central do Castella** — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1.000 réis por dia.

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

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

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

VIGO **Hotel Continental** — Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos, etc. Preços 1.200 a 1.600 por dia. Prop. João José de Souza.

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

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

SALAMANCA **La Burgalesa** — Casa situada en el punto más céntrico de la población, toda clase de comodidades, habitaciones confortables, esmerado trato y excelente servicio. Precios económicos. Coches á la estacion.

GRANADA **Hotel de Los Siete Suelos** — Situado al pie del palacio árabe y cerca á la Alhambra. Confort y elegancia. Baños, carruajes, interpretes, etc., etc.

PARIS **Hotel Moderne** — Place de la République. 300 chambres, dep. 3 fr., serv. et éclair. électr. comp. Table d'hote & restaurant, ascenseur, téléphone, poste & télégraphe. Gustave LOEPER, directeur.

THERMAS DE CALDELLAS

Grande Hotel da Bella Vista

Gerente: Delphim José Rodrigues — Caldelas, Correio de Amares

Aguas hypo-salinas extremamente uteis no tratamento das **doenças do estomago, figado, rins, pelle, rheumatismo, gotta e anemia**. Clima saluberrimo de montanha. Situação pittoresca e deliciosa no centro da província do Minho. Facilidade de comunicações com todas as terras do paiz por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilometros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço e meradissimo e explendidos horisontes.

CONSULTAS

Posto medico portuense de serviço permanente — R. do Almada, 122

PORTO



BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA — AGUAS CHLORETADAS

(Na linha de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

Abertura do estabelecimento de banhos das CALDAS DA AMIEIRA e do hotel a 15 de maio.

Applicam-se os banhos de immersão e douches d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leuchorréas, inflamações de quaesquer orgãos, etc.

Na séde balnear das CALDAS DA AMIEIRA ha, além do estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação do correio, jardins e variados jogos.

Para esclarecimentos, rua do Príncipe 108, deposito da companhia das Aguas-Thermaes da Amieira.

N. B. — Brevemente os comboios mixtos n.º 71 e 72 terão paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

Brevemente haverá bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois meses.

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Propulsão e locomoção por meio da electricidade

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8
LISBOA

COMPRO, VENDE, FÁBRICA

RESTAURA

Moveis em todos os
estylos



DEPOSITO

30, L. de S. Carlos, 32

OFFICINAS

4, RUA ANCHIETA, 15

LISBOA

SOCIEDADE ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

MALINES

DIRIGIR-SE AOS SRS. ADMINISTRADORES DA SOCIEDADE

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

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA

MALINES — Belgica

SOCIEDADE ANONYMA

DAS

Officinas de construcção de La Meuse, em Liège (Belgica)

Material de guerra para engenharia e artilharia

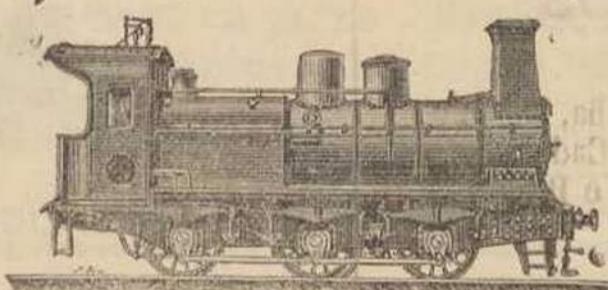
LOCOMOTIVAS

de todas as forças, desde 3 até 50 toneladas para vias normaes e reduzidas.

Machinas de vapor

aperfeiçoadas, para illuminação electrica, moinhos, fabricas de gelo, fiação etc.

Machinas do sistema Compound, de dupla triplice expansão, privilegiadas.



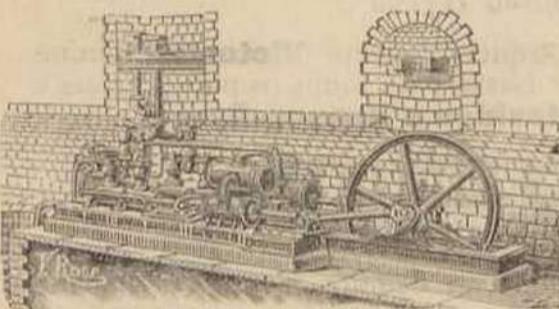
Locomotivas de 40 toneladas

Caldeiras de vapor de todos os sistemas
Instalações hidráulicas para portos de mar

Distribuição de força por águas com forte pressão. Bombas de pressão. Accumuladores. Gruas. Tubos etc.

Especialidade de machinas para minas

Machinas de esgoto subterrâneas Compound, privilegiadas. Machinas de extração, de valvula. Compressor de ar. Cabrestantes de ar comprimido. Ventiladores, etc.

Machina de esgoto subterrânea
Sistema Compound, privilegiado

Tubos fundidos verticalmente.

Bombas a vapor para poços

Machinas alimentares.

ESTALEIRO NAVAL

Barcos. Rebocadores. Dragas.

Turbinas do sistema MAHLER

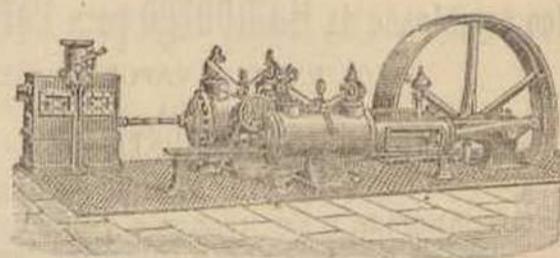
Peças de fundição de todas as classes

Peças de caldeiraria de todas as qualidades

DIRECTOR-GERENTE

M. FR. TIMMERMANS

ENGENHEIRO

Grua hidráulica com cavalete
em uso no porto de AntuérpiaMachina motora sistema
Compound, privilegiado

Machinas para a Metallurgia

Machinas sopradoras. Apparelos para aquecer o ar. Bombas de serviço. Motores e apparelos para laminadores. Convertidores. Gruas hidráulicas. Bombas de pressão etc.

MACHINAS ELEVADORAS

para

AGUAS NAS CIDADES

PREMIO DE HONRA no Grande Concurso Internacional das Sciencias e da Industria de Bruxellas, 1888.

MEDALHA DE OURO na Exposição de Paris de 1889.

Dirigir as cartas e telegrammas: CHANTIERS MEUSE, (LIEGE) — A. B. C. CODE USED, 1883

COMPANHIA PORTUGUEZA HYGIENE

Director technico: E. ESTACIO

Fabrica a vapor de productos chimicos e pharmaceuticos

CAMPO PEQUENO

Escriptorio — Praça de D. Pedro, 59, 1º

Pharmacia 60 a 63

Depósito rua do Príncipe

LISBOA

Esta companhia é a **UNICA** no paiz que fabrica em grande escala, e por processos, machinas e apparelos os mais modernos e aperfeiçoados, grande numero de **preparações e especialidades chimico-pharmaceuticas**, em perfeição d'acabamento igual ou superior ás similares d'origem estrangeira, sendo, porém, as de seu fabrico, **garantidas** pela companhia, nos seus componentes, tanto em quantidades, como em qualidades, e por preços **EXCESSIVAMENTE MENORES**.

A tem d'isso a companhia negoceia em todos os artigos que interessam ás classes de **medicina, cirurgia, pharmacia e chimica**, sendo, pela sua dupla qualidade de fabricante e comerciante em grande escala, a casa **fornecedor mais conveniente e completa, de pharmacias, hospitaes, laboratorios chimicos, etc., etc.**

Fornecem-se catalogos e informações a quem as requisite

HENRI MOMMENS

159, RUE ROYALE, BRUXELLAS

BILHETES PARA CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAIS

em papel e cartão de todos os sistemas e formatos

PREÇOS INFERIORES AO DE TODAS AS DEMAIAS FABRICAS

FORNECEDOR DE MAIS DE 200 COMPANHIAS DA EUROPA

AUGUSTO BLUMENTHAL

HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona (Sevilha e Almeria, via Cadiz)

Expedições para Gibraltar

Tanger, Safi, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagão e Mogador

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA - SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras

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

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

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

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. da Prata, 8, 2.º

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal - HAMBURGO

EM MADRID

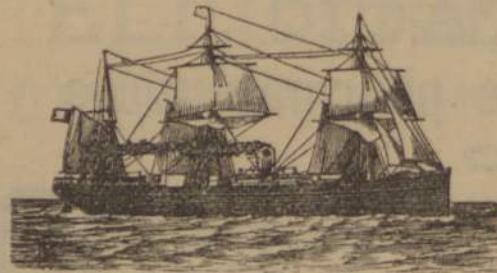
Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

4, Praça dos Romulares.

MALA REAL PORTUGUEZA

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

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

O paquete portuguez

REI DE PORTUGAL

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

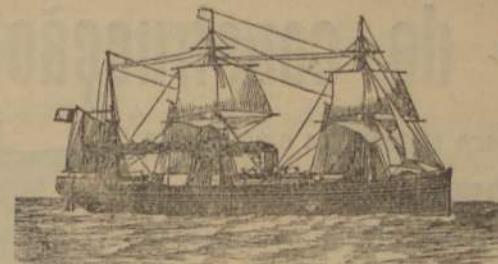
Moçambique e Lourenço Marques, Quelimane, Beira, Inhambane, e mais portos da costa, fazendo escala por Marselha, Port-Said, Suez, Aden e Zanzibar.

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

O carregamento fechará em 20 de junho.

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

LA VELOCE

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

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

Para GENOVA

(em direitura)

Sahirá depois de indispensavel demora o paquete italiano **Nord-America** que se espera a 29 de junho.

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

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

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

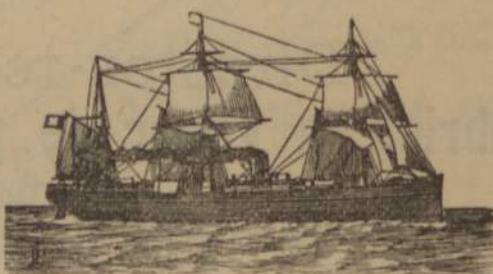
Os agentes

José Antunes dos Santos & C.º

4, Praça dos Romulares.

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)

**A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL**

Em 20 de junho o paquete «TAMAR», para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

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

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

AGENTES

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

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