



# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — 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 official. — 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.  
 Embruhada.  
 Commercio portuguez.  
 Tarifas de passageiros na Europa.  
 Carteira dos accionistas.  
 Boletim financeiro de Lisboa, por J. F.  
 Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.  
 Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.  
 Patentes de invenção.  
 A produção do cobre.  
 Linhas portuguezas. — Ascensores de Lisboa — Estação central — Mormugão — Anexo da estação central de Lisboa — O monopolio da viação.  
 Linhas hespanholas. — Linares a Almeria — Torralba a Soria — Madrid-Zaragoza-Alicante — Os Directos — Norte de Hespanha — De San Feliu de Guixols a Gerona — De Elgoibar a San Sebastian.  
 Linhas estrangeiras. — França — Austria — Brazil.  
 Avisos de serviço.  
 Casas recommendadas.  
 Agenda do viajante.  
 Annuncios.

### Conclusão da rede complementar de caminhos de ferro em Portugal

Em seguida expõe o sr. Montenegro rapidamente as condições com que tem sido construidos os nossos caminhos de ferro, os diversos modos, como tem sido subsidiados, e a importancia 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 portuguezes em exploração no anno de 1891

Designações	Comprimentos — Kilometros		Auxilio que receberam do Estado
	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
Oeste. {	Alcantara a Cintra.....	27,259	Sem subvenção
	Cacem a Torres Vedras.....	46,824	Sem subvenção
	Torres Vedras á Figueira da Foz.....	191,103	Garantia de juro
Ligações com Alfarellos.....	17,127		Garantia de juro

Designações	Comprimentos — Kilometros		Auxilio que receberam do Estado
	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 POVOA			
Porto a Famalicão (via estreita).....		57,251	Sem subvenção
COMPANHIA DE GUIMARÃES			
Trofa a Guimarães (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 difficuldades que offerece o terreno.

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

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

Este systema, que é o mais deploravel, 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 technicas, e só procuram construir o mais barato possivel, 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 recae a garantia de juro.

As companhias exploradoras não cuidam em desenvolver o trafego, o que as obrigaria a augmento de despesa, e tendo ellas um limite fixado para as despesas de exploração, o seu interesse é explorar mais barato, sem se preocuparem com o augmento do rendimento bruto, nem com as commodidades e interesses do publico.

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

Em vista d'estas circumstancias occorreu-me a idéa de lembrar o ensaio de um systema, que, alliviando um pouco os encargos immediatos do thesouro, garante ás empresas um lucro convidativo.

E' o systema 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 circulaçáo em 20 de setembro de 1839; mas os capitaes retrahiram-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 1/2 por cento ao capital despendido com esta construcção.

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

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 contruir, como a bargagem do Escalda, grandes pontes sobre varios rios, a estação de Amsterdam, etc., o que deu logar a que estas linhas, construidas 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 circumstancias resolveu o governo effectuar a construcção por conta do estado, e para isso foi auctorisado pela lei de 18 de agosto de 1860.

Construidas 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 cincoenta 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 damnos causados por força maior, como inundações, ruptura de canaes, guerras, etc., ficou a cargo do estado;

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

5.º As receitas, com excepção dos gastos accessorios, 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 augmentos do producto bruto kilometrico da exploração em cada anno; não se tendo porem attendido sufficientemente a que aos augmentos de receita corresponde augmento de despesa, e que por este motivo o rateio das receitas aproveitava ao estado com o seu augmento, mas prejudicava a companhia.

Este processo, já de si complicado, não produziu resultados satisfatorios, 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.ª e 3.ª, não chegasse a 4:800 florins por kilometro, pertenceria toda a receita á companhia;

6.º Quando o lucro liquido da companhia excedesse 4 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 1/5 á companhia e 4/5 ao estado.

Considera-se para estes effeitos 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 amortisação dos emprestimos contrahidos.

#### APPLICAÇÃO DO SYSTEMA NEERLANDEZ EM PORTUGAL COM ALGUMAS MODIFICAÇÕES

Em Portugal poderia concluir-se a rede dos caminhos de ferro pelo systema Neerlandez, ligeiramente modificado em harmonia com as circumstancias 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 conveniências 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 empresas nas seguintes condições:

- 1.<sup>a</sup> A concessão será por cincoenta annos;
- 2.<sup>a</sup> A empresa exploradora fornecerá todo o material circulante e mobiliario necessario para a exploração;
- 3.<sup>a</sup> Do producto annual bruto, depois de abatido o imposto de transito, serão separados 900.000 réis por kilometro para formar um fundo de reserva destinado á renovação da via, e mais 990.000 réis, importancia de 5 1/2 por cento para o juro e amortisação do capital de 1.800.000 réis por kilometro, em que são computadas as despesas com a compra do material circulante e mobiliario a cargo da companhia;
- 4.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> No caso de que os 80 por cento que pertencem á companhia não cheguem a 700.000 réis por kilometro, receberá ella todo o rendimento até áquella importancia, mas sómente nos primeiros quatro annos;
- 6.<sup>a</sup> Quando os 80 por cento produzirem para a companhia um rendimento superior a 1.200.000 réis por kilometro, pertencerá 1/5 do excesso á companhia, e 4/5 ao estado;
- 7.<sup>a</sup> 4 por cento do rendimento bruto annual da empresa serão applicados a um fundo de reserva destinado á renovação do material circulante, e o que existir em cofre no fim do praso da concessão pertencerá á empresa;
- 8.<sup>a</sup> No fim do praso da concessão o estado tomará conta da linha, pagando á empresa 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 insurgiamos-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 faça apreciar a vida; —Phoebus apparece, oh! felicidade! as arvores reverdecem, o gazon dos bosques revive, as mulheres parecem mais bonitas, as flores tem mais perfume...

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

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 esperanza, 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 secções que proximo começarão os seus trabalhos.

\*

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

As conclusões do relatorio são favoraveis á realisacão 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'aquella cidade á *Gazeta de Francfort* que o cambio do Brazil foi a causa do desastre.

Esta casa possui um crédito de cerca de 3 milhões sobre uma companhia de caminhos de ferro portuguezes.

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

\*

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

As communicacões podem trocar-se:

- 1.<sup>o</sup> De uma bolsa a outra;
- 2.<sup>o</sup> Entre os estabelecimentos particulares e estações publicas telephonicas que dispõem de um dupplo fio directo á estação central d'Antuerpia, e os subscriptores da rede de Paris.

3.<sup>o</sup> 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 amaveis 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.

*A. Urban*

## Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral do commercio e industria

1.<sup>a</sup> Repartição—Industria

Attendendo ao que me representou o digno par do reino, ministro d'estado honorario 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 portuguezes, 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 negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de junho de 1892.—REI.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Attendendo ás circumstancias 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 comissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, 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 negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de junho de 1892.—REI.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Attendendo ás circumstancias 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 comissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, vago pelo facto do ministro d'estado honorario, conde de Magalhães, ter sido nomeado presidente da referida comissão.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, 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 comissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, 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 negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de junho de 1892.—REI.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Attendendo ás circumstancias 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 comissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, 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 negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de junho de 1892.—REI.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

#### Direcção geral de obras publicas e minas

##### 1.ª Repartição.—Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Sua Magestade El-Rei a quem foram presentes os officios dos conselheiros director da 3.ª circumscripção hydraulica 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 portuguezes tendo-se obrigado pela condição 33.ª 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 Belem, não tem, apesar de intimada por differentes vezes, dado o necessario desenvolvimento áquelles trabalhos, e sendo certo que entre a Junqueira e a Torre de Belem existem diversas lagoas e charcos, nos quaes as aguas se conservam estagnadas e quasi sem renovação diaria, constituindo assim prejudicialissimos focos de infecção, que, na actual estação calmosa, devem prejudicar extraordinariamente a saude publica: ha por bem ordenar que o referido conselheiro director da 3.ª circumscripção hydraulica 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 extincção 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 circumscripção hydraulica.

## Tarifas de transporte

**Bilhetes de banhos.**—Começa a vigorar no dia 1 de julho, e não em 21 do corrente, como alguns jornaes 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, Vallado (Alcobaça) Leiria (Batalha), Figueira da Foz, Pampilhosa, Luso, Coimbra, Payalvo (Thomar) Santarem, Lisboa, Cascaes, Cintra, Torres Vedras, Caldas da Rainha.

Percurso 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 industria portugueza, de Lisboa, trabalharam de commum accordo para confeccionarem um projecto de pauta, para a protecção indispensavel 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 approvada 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, afim de collocar esta industria a coberto da concorrência estrangeira, conforme hoje está entre nós a do algodão.

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

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

Taes sentimentos revelam muito egoismo 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 indispensavel, não para nos valermos d'ella para estabelecer preços eleva-

dos, mas para termos augmento de trabalho e poder-mos 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 materia 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, emquanto 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  $2\frac{1}{2}$  0/0, do que a mais de 3.

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

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

O direito de 60 réis em kilogramma para as diversas machinas auxiliaoras 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 difficil abater aos preços tanto quanto baste para tornar nullo esse augmento 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 creados expressamente para proteger as industrias, tivessem dedicado uma parte dos seus capitaes, exclusivamente para as industrias manufactureiras do paiz.

Nos estatutos do Banco Alliança, d'esta cidade, no CAPITULO 3.º COMPLEXO DAS OPERAÇÕES, DO NUMERO 11 do artigo 23.º, diz *empréstimos 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 creado 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 organização d'este Banco, em principios 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 realisou no Palacio da Bolsa em 1861, e o nosso pensamento ao dar ao Banco a faculdade d'empréstimos sobre penhores, era para que

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

Para o Banco poder montar em optimas condições uma caixa penhoraticia, lembramo-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 creado, e montasse a caixa penhoraticia no Palacio de Crystal, como deveria ter montado logo ao terminar a exposição internacional em 1865, em lugar 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 penhoraticia, 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 acções, porque é um facto que até hoje só entraram com 60 0/0, no que tambem a administração commetteu um erro bem lamentavel.

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 districto 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 LHE 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 distincta 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 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 secção nos trabalhos da qual deseja tomar parte.

*A's 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 secção reunir-se-ha, afim de proceder á eleição do seu Presidente e do seu Secretario principal.

*A's 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)

*A's 11 horas da manhã:* Excursão marítima em vapor, na enseada de Cronstadt e almoço a bordo, offerecido pelas Administrações dos caminhos de ferro russos.

*A's 9 horas da noite:* Recepção dos membros da quarta sessão do Congresso pelo Conselho municipal de S. Pertersbourgo, 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 secções.

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

Terça-feira 23 de agosto  
(11 de agosto, estylo russo)

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

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

Quarta-feira 24 de agosto  
(12 de agosto, estylo russo)

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

*A's 2 1/2 da tarde:* Excursão a Tsarskoë Sélo et Pavlovsk.

Banquete offerecido 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 secções.

*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 secções.

*Das 2 ás 4 horas da tarde:* Sessão plenaria.

*A's 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 offerecido pela Côte 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 Commissão internacional e designação do logar para a quinta sessão.

*A's 2 horas da tarde:* Encerramento da quarta sessão.

*A's 7 horas da tarde:* Banquete offerecido 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)

*A's 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)

*A's 11 horas da noite:* Partida para Nijni-Novgorod.

Sexta-feira 2 de setembro  
(21 de agosto, estylo russo)

Visita á feira.

*A's 1 1/2 horas da noite:* Partida para Moscow.

Sabbado 8 de setembro  
(22 de agosto, estylo russo)

Chegada de manhã a Moscow.

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

### 3 — COMPOSIÇÃO

DA COMMISSÃO INTERNACIONAL E DA SUA SECÇÃO LOCAL DE ORGANISAÇÃO EM S. PERSTERBOURGO PARA A QUARTA Sessão DO CONGRESSO (1)  
(S. PERSTERBOURGO, AGOSTO DE 1892).

#### I — COMMISSÃO 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 secção 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 BORGNINI, 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 Luxembourgo.

SIR FAIRBAIRN (ANDREW), antigo membro do 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 húngaros;

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 KERKWIJK, 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.

Comité 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 LAVALEYE (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 conflicto diplomatico, por ter o governo portuguez sequestrado as linhas da Beira Alta na parte comprehendida entre a fronteira e Salamanca, e sobre este thema, borda umas explicações da sua phantasia.

Não só, que nos conste nada ha sobre reclamação diplomatica, como na noticia o nosso collega mistura alhos com bogalhos, dando a linha de Salamanca como pertencente á 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	721:151
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	200:922	461:027
Diversas substancias e productos.....	86:093	149:733
Manufacturas diversas.....	232:396	251:060
Mercadorias livres de direitos.....	609:100	466:470
Taras.....	5:283	6:556
Somma.....	3.447:568	4.139:375
Ouro e prata em barra e em moeda.....	109:375	76:599
Total.....	3.556:943	4.215:974

**Exportação nacional e nacionalisada**

Animaes e seus productos.....	15:116	19:759
Lã e pellos.....	15:294	16:633
Seda.....	1:413	1:771
Algodão.....	11:506	7:602
Linho e seus congeneres.....	1:969	819
Madeira.....	12:160	14:695
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc..	44:321	22:985
Metaes.....	12:144	10:321
Substancias alimenticias.....	913:251	1.290:064
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	10:902	9:375
Diversas substancias e productos.....	192:101	162:948
Manufacturas diversas.....	14:160	13:473
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	3.988:177

**Exportação estrangeira e ultramarina**

Diversas mercadorias.	Reexportação...	662:134	621:638
	Transito.....	178:289	179:914
	Somma.....	840:423	801:552
Ouro e prata em barra e em moeda.....	Reexportação...	-	-
	Transito.....	-	529:650
	Somma.....	-	529:650
Total.....		840:423	1.331:202

**Tarifas de passageiros na Europa**

A proposito da redução do imposto de grande velocidade nas linhas francezas, publica um jornal estrangeiro uma curiosa comparação das actuaes tarifas de passageiros nos differentes 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	0,0403
Italia:			
mixtos.....	0,1130	0,0790	0,0510
directos.....	0,1248	0,0870	0,0565
Inglaterra:			
mixtos.....	0,097	0,081	0,065





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

BOLSAS	TITULOS	1892 - JUNHO - DIAS													
		1	2	3	4	7	8	9	10	11	13	14	15	—	—
Lisboa ...	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa ...	—	—	49.000	49.000	—	—	—	—	—	—	48.000	—	—	—
	» Ascensores mechanicos ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portuguesa ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional ...	—	49.500	—	—	—	—	—	—	—	45.800	—	—	—	—
Paris ...	» Atravez d'Africa ...	60.000	—	59.000	—	—	55.000	—	54.000	—	—	—	—	—	—
	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa ...	87,50	81	85	85	81	78	70	80	78,50	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal ...	60	62,50	—	53	53	55	54,75	—	50	—	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha ...	495	485	477,50	480	481	473	468	476	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante ...	229	224	220	212,50	214,50	212,90	206,50	215	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes ...	350	342,50	337	335	335	327	323,50	330	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portuguesa ...	428,75	425	427	426	425	423	421	—	425	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal ...	448	452	455	460	458	445	447,50	445,50	450	—	—	—	—	—
	» Norte Hespanha, 4.ª hypotheca	350,50	350	347	349,50	349,50	351	350	351	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres ..	» Atravez d'Africa ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Amsterd ..	» Atravez d'Africa ...	48	—	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruxellas ..	» Atravez d'Africa ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Berlim ...	» Companhia Real 4 1/2 0/0 ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações	
		1892			1891			Totaes		Differença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilo metricas	Kil.	Totaes	Kilo metricas	1892	1891	1892	1891		
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
	21 27 Maio	690	46.405:000	66.819	690	48.442:000	70:205	999.924:000	4.095.452:430	—	95.228:430	(1) Comprehede as linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede	
	28 3 Junho	—	31.793:000	75:062	—	49.845:410	72:234	1.051.747:000	4.444.997:840	—	93.280:840		
	21 27 Maio	334	3.571:000	21:256	468	2.840:000	8:503	84.042:000	65.820:000	48.222:000	—		Cintra-Torres, ramal de Cintura, urbana e Cascaes.
28 3 Junho	—	4.809:000	28:624	—	2.590:000	7:751	88.854:000	68.440:000	20.444:000	—			
Sul e Sueste .....	13 19 Maio	353	44.440:890	27:768	475	42.504:470	26:529	249.852:505	266.729:485	—	46.876:980	Baixa.	
	20 26 »	—	44.391:510	30:297	—	42.645:070	26:538	264.244:045	279.344:555	—	45.400:540		
Minho e Douro .....	1 7 Abril	340	48.360:254	54:000	353	47.075:738	50:222	242.455:612	224.900:357	—	42.444:745	de Alfarellos, e Beira Baixa.	
	8 14 »	—	47.810:627	52:384	—	48.081:650	53:490	230.266:239	242.985:037	—	42.748:768		
	15 21 »	—	46.726:084	46:547	—	46.600:982	45:885	246.992:323	259.585:980	—	42.593:666		
Beira Alta ...	7 13 Maio	253	5.044:752	49:940	253	7.484:948	28:387	95.587:833	424.294:720	—	28.706:887	Baixa.	
	14 20 »	—	4.470:796	47:674	—	4.968:753	49:639	100.058:629	129.263:473	—	29.204:844		
	21 27 »	—	4.783:291	48:906	—	4.646:500	48:247	104.844:920	133.879:973	—	29.038:053		
Nacional (Mirandella e Vizeu) .....	6 12 »	405	4.275:206	42:444	405	4.526:897	44:544	21.509:606	21.534:958	—	25:352	(2) Comprehede a linha de Torres-Figueira ramal de Alfarellos, e Beira Baixa.	
	13 19 Maio	—	4.490:908	44:344	—	4.166:085	44:452	22.700:514	22.701:043	—	529		
Guimarães .....	1 7 Abril	34	984:835	28:877	34	944:360	27:775	42.921:083	42.054:441	869:674	—	de Alfarellos, e Beira Baixa.	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Norte de Hespanha ..	20 26 Maio	2803	Ps 1.208:493	434	2803	Ps 1.303:838	465	Ps. 25.743:008	Ps. 26.739:349	—	Ps. 4.026:344	de Alfarellos, e Beira Baixa.	
	27 2 Junho	—	4.223:548	436	—	4.281:939	459	26.936:526	28.024:259	—	4.087:733		
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	14 20 Maio	2672	4.425:647	424	2672	4.461:288	435	49.568:360	20.983:098	—	4.444:738	de Alfarellos, e Beira Baixa.	
	21 27 »	—	978:293	366	—	4.076:898	403	20.546:653	22.059:997	—	4.543:344		
Andaluzes .....	7 13 »	894	305:309	342	894	264:743	296	5.034:244	5.462:404	—	427:893	de Alfarellos, e Beira Baixa.	
	14 20 »	—	279:497	343	—	270:666	303	5.343:708	5.432:770	—	448:062		
Almansa-Valencia-Tarragona .....	21 27 »	—	286:623	324	—	279:849	343	5.600:331	5.742:620	—	442:228	de Alfarellos, e Beira Baixa.	
	—	460	—	—	460	—	—	—	—	—	—		
Zafra a Huelva ...	21 27 Maio	180	54:753	288	180	42:042	233	4.044:367	887:954	456:443	—	de Alfarellos, e Beira Baixa.	
	28 3 Junho	—	52:612	290	—	47:434	262	4.096:583	935:086	464:497	—		

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas no mez de marco de 1892

**Doutor Raphael Kopp**,—Processo de photographia em cores naturaes, 4 de março de 1892—1 anno.

**Erik Daniel Hall**,—Estojo para cartuchos, 9 de março de 1892—1 anno.

**William Hawkins e Thomas Hawkins**,—Aperfeiçoamentos na pressão por fluidos e geração d'estes applicaveis como força motriz, 9 de março de 1892—1 anno.

**George Alonso Everett**,—Melhoramentos no machinismo ou aparelho para effectuar a completa mistura de gaz inflamavel ou vapor com ar, 16 de março de 1892—1 anno.

**Société anonyme des établissements Arsène Saupiquet, de Nantes**,—Genero de latas para conservas com enchimento lateral, para sardinhas ou outras substancias alimenticias, 16 de março de 1892—5 annos.

**Algernont Brooker Jackson**,—Melhoramentos e processos para ventilar garrafas e para descarga de cerveja e outros liquidos, 16 de março de 1892—1 anno.

**Alexander Stanley Elmore.**—Aperfeiçoamentos no processo da fabricação de tubos, laminas, tiras e fios de cobre por meio da electrolyse, e nosapparelhos empregados n'esse processo, 17 de março de 1892—15 annos.

**Victor Tobias e Henrich Fischer.** Chocolate liquido completamente privado de materias gordas e que póde conservar-se indefinidamente, 22 de março de 1892—1 anno.

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

**Louis Auguste Pelatan.**—Novo processo para o tratamento dos minerios de cobre e das substancias metallicas de cobre, 23 de março de 1892—15 annos.

**Charles James Jutson e Frederick Abraham Poupard.**—Novissimos melhoramentos em ferraduras para cavallos e diversos animaes, 23 de março de 1892—1 anno.

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

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

**Benny Bernstein.**—Systema 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 acido sulfurico por meio dos gazes 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.

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

**Otto Schnelle.**—Superficies de peneiração para peneiros moveis de qualquer genero, 23 de março de 1892—10 annos.

Patentes de invenção, cujos prazos de concessão terminaram no mez de marco de 1892

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

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

### A producção do cobre

Da os seguintes resultados a estatistica da producção 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
Republica Argentina.....	210	150	190
Australia.....	7.500	7.500	8.300
Austria.....	965	1.210	1.225
Bolivia (Corocoro).....	2.150	1.000	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
Allemanha:			
Companhia Mansfeld.....	14.250	15.800	15.506
Outras companhias.....	2.000	2.000	1.850
Hungria.....	285	300	300
Italia.....	2.200	2.200	3.500
Japão.....	17.000	15.000	15.000
Mexico:			
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
Peru.....	280	150	275
Russia.....	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
<i>Producção total do mundo....</i>	<u>274.714</u>	<u>269.615</u>	<u>261.205</u>

Preço médio do cobre no 1.º de janeiro:

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

### Linhas portuguezas

**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 Cavalheiros, 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 locais, desde janeiro a perda total é aterradora.

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

Foi proposto pelo sr Martinho Guimarães que nos horarios a fazer se attendesse ás reclamações e observações feitas pelos vereadores, e que se procurasse obter da companhia o restabelecimento das carreiras supprimidas; pelo sr. Vieira, que os bilhetes pessoaes fossem mantidos pelos preços actuaes até 31 de dezembro de 1895, podendo depois d'esta data a companhia reduzir-os a um typo unico de 507000 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 Poço do Bispo e Oliveas durante os mezes 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 Ccarris eram só 936, mas havia mais do duplo, de outras empresas, pelo que o publico fica prejudicadissimo. As carreiras do centro da cidade podem ser supprimidas aos domingos e dias de festa a fim da empresa poder pôr carros extraordinarios para onde fôrem 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 commentarios:

Quer dizer, o contracto, que ao domingo não tere-mos carros senão para onde convier á 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 Rocío.

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

### Linhas hespanholas

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

—A construcção, em Linares, da estação términus 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 expropriar para a construcção de uma parte da sua linha.

—Nos quatro kilometros do Ingeniero ao termo de Hurcal vão tambem concluir-se os trabalhos por estar completa a expropriação necessaria.

—Tem faltado n'alguns pontos os braços para o trabalho por terem partido para as laines agricolas da Algeria.

**Torralba a Soria.**—Tendo-se annuciado para 25 de abril a abertura d'esta linha, cerimonia que não se realisou, informa o nosso collega de Madrid que o motivo d'este adiamento foi o ministesio do Fomento não auctorisar a abertura, porque nem a via nem o material movel foram approvados pelos engenheiros que fizeram o exame.

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

**Os Directos.**—Vão em breve ser admittidos muitos operarios 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 approvou a proposta do conselho de administração para não se distribuir dividendo algum suplementar 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 ocasionadas pelas differenças de cambio que a companhia terá que soffrer.

O conselho é tambem auctorisado a emittir 124:000 novas obrgações de 3 por cento.

**De San Feliu de Guixols a Gerona.**—Está quasi concluido este caminho de ferro. Ao edificio da estação de San Felix simplesmente falta a pintura; d'este ponto a Oñar a linha está concluida, e na ponte da Oñar falta collocar as travessas metallicas, 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 concluidos durante o presente anno.

Os accionistas 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.

### Linhas estrangeiras

#### 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 augmento 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

Distancias	A		B		C		Tarifa especial		Tarifa extraordinaria	
	Hung.	Aust.	Hung.	Aust.	Hung.	Aust.	Hung.	Aust.	Hung.	Aust.
5 kilometros	6	7	4	6	4	6	5	6	4	5
55 "	18	24	14	18	12	15	18	19	8	14
75 "	22	30	18	22	16	18	24	24	10	16
175 "	62	58	41	43	32	32	52	45	22	28
225 "	76	70	50	52	39	38	63	55	27	33
425 "	122	113	83	80	64	58	92	90	45	50
475 "	130	123	88	86	60	63	97	98	48	54
1,025 "	218	242	143	161	118	123	152	193	81	103

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

#### BRAZIL

E' grande o augmento do rendimento das diversas linhas ferreas, sendo n'algumas, como, por exemplo, na Leopoldina e D. Pedro, tão grande o trafego 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 augmento de 17 1/2 % e as da Bahia 12 %.

No relatorio da *Companhia dos Caminhos de Ferro de S. Paulo* as contas fecham com um saldo disponivel de 2.964:465\$000 réis fracos, isto é, com um augmento 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 distribuido um dividendo de 10 % aos accionistas levando-se a conta nova lb. 48:726 apesar da baixa do cambio.

A *Companhia da Bahia* tambem apresentou um augmento de lb. 11:725 sobre os lucros do anno passado, ficando com um saldo disponivel 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 augmento de 779:292\$000 réis que em igual priodo do anno anterior. As receitas liquidas foram de 2.964:465\$000 réis. O numero de passageiros foi muito mais consideravel que o de qualquer dos semestres anteriores. As despesas d'exploração, compreendendo as somas empregadas no engrandecimento e melhoramentos elevaram-se a 45 % da receita bruta.

A perda por effeito do cambio foi consideravel este anno, attingindo uma cifra de £ 177.811.

Depois do pagamento dos juros das obrigações, ficou um saldo disponivel 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 augmento de lb. 11.725. As despesas no Brazil foram de lb. 62.882, ou um augmento de lb. 2.078. O saldo disponivel foi de lb. 20.218.

### Avisos de serviço

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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 1 d'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, Alsua, San Sebastian, Irun, Hendaya, Bilbao e Santander ou vice-versa.

*P. H. F. n.º 3, grande velocidade*, em vigor desde 1 d'abril de 1888, para passageiros, bagagens e cães, de Lisboa e Entroncamento 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 1 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 á tarifa P. H. n.º 2 de grande velocidade.

Lisboa, 1 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, 1 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 sabados) 8,15 da tarde, correio, diario, 7,0 da tarde.—Chegada a Madrid (sud-express, Domingos, terças quintas) 11,9 t. correio, diario, 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 fôrem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de aço para molas de machinas, carruagens e wagons.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 40,000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total do fornecimento por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação fôr feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, 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 fôrem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 1:160 tubos de ferro para caldeiras dos vapores.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 30,000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total do fornecimento por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação fôr feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, 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 Candido 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 mez inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

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

## AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES

### RECOMMENDADAS

## MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

### Recommandées

- Lisboa.**—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.  
**Lisboa.**—Edwards Brothers—rua dos Fanqueiros, 30.  
**Lisboa.**—Rodolfo Reck—rua dos Douradores, 21.  
**Lisboa.**—Carlos C. Dias—vinhos, fructas, e outras commissões,—rua do Jardim do Regedor, 35.  
**Lisboa.**—José Monteiro da Silva—Travessa de S. Nicolau n.º 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 Flores, 85.  
**Covilhã.**—José do Nascimento Arraiano—casa de commissões.  
**Valencia d'Alcantara.**—D. Laureano Fernandez.—Agente commercial e aduaneiro.  
**Madrid.**—Cesar Féreal—Echegaray, 15 pral.  
**Londres.**—Fernando Demolder—21 Gt. St. Helens.  
**Liverpool.**—Edwards Brothers—Alexandra Buidings.  
**Manchester.**—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.  
**Bruxellas.**—P. Willemin—Avenue Louise, 217.  
**Hambourg.**—Augusto Blumenthal.  
**Praga, (Bohemia)**—Arthur Gobiet—Karolinenthal.

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

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

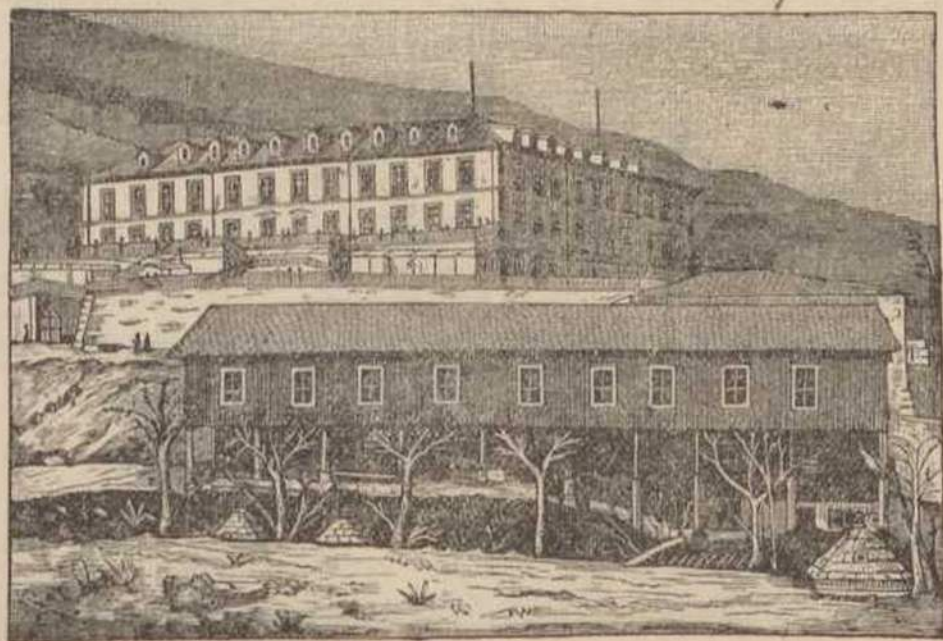
# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

- LISBOA** **Braganza Hotel**—Salons, esplendide vue sur la mer, sêrvise de 1.<sup>er</sup> ordre.—Prop. Victor Sasseti.
- LISBOA** **Hotel Durand**—Rua das Fiores, 71—1.<sup>er</sup> 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 1.5000 réis por dia.
- LISBOA** **Grande Hotel Central**—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, voisin de la douanne, Bourse, ministères, théâtres. Bains, ascenseur, poste.
- LISBOA** **Hotel Alliance**—Chiado—No centro do commercio, theatros e passeios—apostos para familias—Diaria 1.5200 a 4.5500 réis.
- LISBOA** **Hotel Atlantico**—Largo do Corpo Santo, 13—Dans le centre du mouvement de la capital, près du Tage, tramways pour toute la ville.—1.5000 a 2.5500 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.<sup>er</sup> ordre—vue esplendide—salons pour familles—voitures.—Avenida, 55—Prop. João da Matta, 1.<sup>er</sup> cuisinier du Portugal.
- LISBOA** **London Hotel**—Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 19.—Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc.—Preços 1.5000 réis em diante.
- LISBOA** **Hotel Borges**—Chiado, 108—Trez frentes, proximo dos theatros e centro da cidade—ascensor—telephone—banhos, etc.
- LISBOA** **Meubles d'art et antiquités ameublements de style**  
Largo de S. Carlos, 30 e 32—Prop. Augusto José Barreira.
- PORTO** **Hotel de Francfort**—O melhor e mais central da cidade—Saões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem.—Prop. Adriano & François.
- PORTO** **GRANDE HOTEL DE PARIS.**—Maison de premier ordre, tenue a 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.—Auffrère, propriétaire.
- PORTO** **Hotel Bragança.**—Aceio, meza abundante e variada, vinho á descripção. Diaria, 1.5200 a 1.5000 réis.—Table d'hote bien servie, vin à discrétion.
- 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 á Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopes Munhos.
- PORTO** **Grande Hotel Portuense.**—Batalha, 122. Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1.5200 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 1.5600 a 2.5000.—Prop. João Nunes.
- COVILHÃ** **Hotel Central do Castella**—Largo do Pelourinho.—Bom serviço de mesa—quartos confortaveis desde 1.5000 réis por dia.
- CALDELLAS** **Grande Hotel da Bella Vista**—De 1.<sup>a</sup> ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horizontes: a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.
- CALDAS DA AMIEIRA** **Hotel e estabelecimento de banhos e aguas chloretadas,** bilhar, gymnasio, jardins—a 20 minutos da Figueira da Foz.
- VALENÇA** **Hotel Rio Minho**—Junto á estação. Serviço esmerado. Prop. José João de Sousa.
- VIGO** **Hotel Continental**—Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos, etc. Preços 1.5200 a 1.5600 por dia. Prop. João José de Souza.
- MADRID** **Hotel de Rusia.**—Gran establecimiento. Servicio esmerado. Hermosos departamentos para familias. Cocina de primera clase. Precios módicos. Ascensor.
- SEVILLA** **Gran Fonda y Parador de San Pablo.**—Calle de San Pablo, 34. Aseo, buen trato y equidad. Prop. D. Antonio del Castillo.
- SALAMANCA** **La Burgalesa.**—Casa situada en el punto más céntrico de la poblacion, 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 pié 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 — Caldeellas, 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 provincia do Minho. Facilidade de communicações 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 esmeradissimo e esplendidos horizontes.

#### 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 imersão e douches d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leuchorrhéas, 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 Principe 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 mezes.

## 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 acumuladores

### 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

COMPRA, VENDE, FABRICA

RESTAURA

Moveis em todos os

estylas



DEPOSITO

30, L. de S. Carlos, 32

OFFICINAS

4, RUA ANCHIETA, 15

LISBOA

SOCIEDADE ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

DE

## 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)**

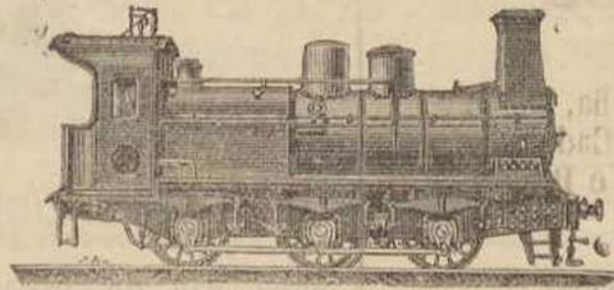
Material de guerra para engenharia e artilheria

**LOCOMOTIVAS**

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

Machinas de vapor aperfeiçoadas, para iluminação electrica, moinhos, fabricas de gelo, fição etc.

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



Locomotivas de 40 toneladas

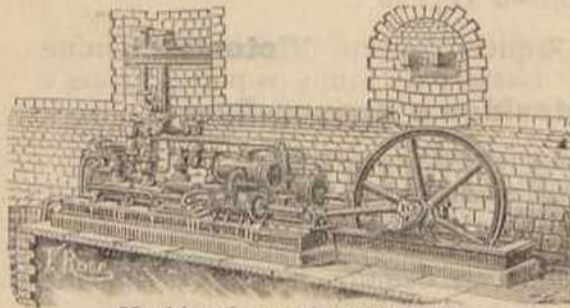
Caldeiras de vapor de todos os systemas  
Instalações hydraulicas para portos de mar  
Distribuição de força por aguas com forte pressão. Bombas de pressão. Accumuladores. Guas. Tubos etc.

Especialidade de machinas para minas

Machinas de esgoto subterranea Compound, privilegiadas. Machinas de extracção, de valvula. Compressoras d'ar. Cabrestantes de ar comprimido. Ventiladores, etc.

**DIRECTOR-GERENTE**  
**M. FR. TIMMERMANS**

**ENGENHEIRO**



Machina de esgoto subterranea Systema Compound, privilegiado



Grua hydraulica com cavaletto em uso no porto de Antuerpia



Machina motora systema Compound, privilegiado

**Machinas para a Metallurgia**

Machinas sopradoras. Apparelhos para aquecer o ar. Bombas de serviço. Motores e apparelhos para laminadores. Convertidores. Guas hydraulicas. Bombas de pressão etc.

**MACHINAS ELEVADORAS**

para

**AGUAS NAS CIDADES**

Tubos fundidos verticalmente.

Bombas a vapor para poços

Machinas alimentares.

**ESTALEIRO NAVAL**

Barcos. Rebocadores. Dragas.

Turbinas do systema MAHLER

Peças de fundição de todas as classes

Peças de caldeiraria de todas as qualidades

**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 tecnico: **E. ESTACIO**

Fabrica a vapor de productos chimicos e pharmaceuticos

**CAMPO PEQUENO**

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

Pharmacia " " " 60 a 63.

Desposito rua do Principe

**LISBOA**

Esta companhia é a **UNICA** no paiz que fabrica em grande escala, e por processos, machinas e apparelhos 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**.

Atem d'isso a companhia negocea em todos os artigos que interessam ás classes de **medicina, cirurgia, pharmacia e chimica**, sendo, pela sua dupla qualidade de fabricante e commerciante em grande escala, a casa **fornecedora 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 systemas e formatos

**PREÇOS INFERIORES AO DE TODAS AS DEMAIS 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

EM MADRID

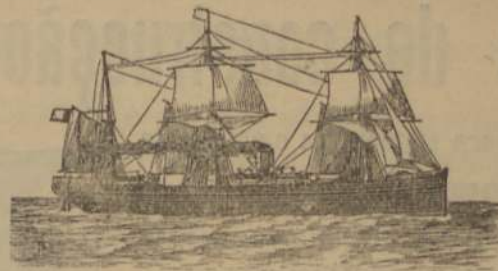
Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

**Augusto Blumenthal—HAMBURGO**

# LA VELOCE



NAVIGAZIONE ITALIANA A VAPORE

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

Sahirá a 22 de 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, Napoles, 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.ª*

4, Praça dos Romulares.

# MALA REAL PORTUGUEZA

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



Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

## 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.**

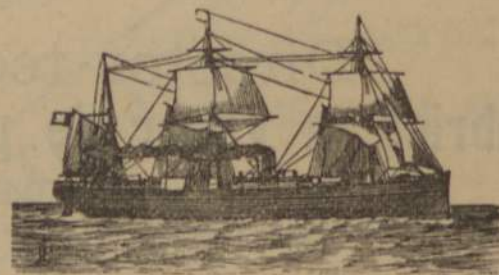
Recebe carga e passageiros para a **INDIA e MACAU** com transbordo em **ADEN**.

O carregamento fechará em 20 de junho.

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

# 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 teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

#### AGENTES

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

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