



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

SUMMARIO

Exigencias fiscaes.
Ausencias.
Carta de Lourenço Marquos.
Parte official.—Portarias de 23, 27 e 29 de agosto.
O «Moniteur Industriel» e o porto de Lisboa.
Notas de viagem.—O Luso e o Bussaco.
Congresso dos caminhos de ferro.
Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.—Nota referida a 31 de março de 1892, sobre o estado dos trabalhos.
Os negocios da Companhia Real.
O comboio mais veloz do mundo.
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.
Linhas portuguezas.—Cintura de Lisboa—Linha de Santa Comba-Dão a Vizeu—Circulação de comboios—Novo ascensor—Linha da Beira Baixa.
Linhas hespanholas.—Bobadilla a Algeciras—Reforma de tarifas—De Utiel a Valencia—Comboio electrico.
Linhas estrangeiras.—França—Inglaterra—Transvaal—Republica Argentina.
Notas varias.—Estatistica curiosa—Incendio.
Avisos de serviço.
Arrematações.
Agenda do viajante.
Casas recommendadas.
Mercado de metaes.
Anuncios.

Exigencias fiscaes

Tem-se discutido muito na imprensa, nos ultimos dias, o inconveniente dos rigores alfandegarios exercido pela guarda fiscal com os passageiros entrados do estrangeiro no nosso paiz.

Na actual epocha em que a entrada de banhistas hespanhoes é um elemento de prosperidade para a maior parte das nossas praias e estações d'aguas, tudo que concorra para prejudicar essa corrente deve considerar-se um ataque á prosperidade do nosso paiz e como tal merece ás vehementes censuras dos nossos collegas ás quaes não duvidamos juntar as nossas.

Attrahir ao nosso paiz o maior numero de estrangeiros tem sido sempre o empenho de todas as nossas linhas ferreas, traduzido, já em variedade de serviços combinados de bilhetes directos, de ida e volta, circulatorios, temporada de banhos, etc.; já por meio de importantes reduções, como nos serviços de banhos em que estas attingem 70 por cento, já, no que se refere aos passageiros mais do centro da Europa, estabelecendo o comboio *Sud-express* que annualmente custa uma respeitavel verba, e o expresso do Porto a Medina, em combinação com aquelle, em que tambem as linhas do Douro e Salamanca dispendem importante quantia.

Para conseguir que o nosso paiz seja o caes da Europa nas relações d'esta com a America, grandes tem sido os sacrificios que temos supportado, e graças a elles, á perseverança de todos que pôdem influir para a resolução d'este problema, as nossas praias, no verão e outomno, os nossos portos na primavera e inverno vão

sendo preferidos: aquellas, pelos nossos visinhos hespanhoes; estes, pelos passageiros que embarcam para alem-mar.

Pois tudo isto, toda esta somma enorme de sacrificios, de tentativas abortadas, de corajosas investidas, de lisongeiras victorias alcançadas, ficam quasi aniquiladas, são, pelo meos, prejudicadas em grande parte pela desagradavel impressão que o passageiro recebe ao ter que sujeitar-se ás rigorosas buscas que, na sua passagem, são feitas a quantos volumes, ainda os mais pequenos e insignificantes, constituem a sua bagagem, sem exceptuar os seus proprios fatos.

Quem estas linhas escreve atravessou differentes fronteiras europeas levando na bagagem, primeiramente uma caixa de charutos portuguezes que o acompanharam em parte da digressão; depois, da Suissa em deante, aquelle fornecimento extincto, foi substituido por um cento de charutos suissos.

Em nenhuma das fronteiras lhe foi feita a menor observação, visto que se via claramente que aquelle abastecimento era para uso pessoal do seu portador.

Nas fronteiras suissas e nas italianas faz-se mais: pergunta-se ao viajante se traz alguma coisa para manifestar aos direitos, e a todos os que respondem negativamente dá-se livre pratica, com todas as attentões.

Compare-se este processo com a revolta que dentro de qualquer malla praticam as mãos só ultimamente enludadas (e nem sempre) de qualquer guarda portuguez, revolta em que, repetidas vezes o temos visto, não escapam de ser amarrotados os vestidos das senhoras, abertos os menores estojos, etc., e dir-nos-hão porquê muitos viajantes á primeira vez que aqui veem nos chamam selvagens, e á segunda em que poderiam vir, fogem do nosso paiz horrorisados.

Tanto é o empenho que as nossas vias ferreas tem feito em que os banhistas hespanhoes gozem de todas as facilidades no nosso paiz, que ainda no serviço d'este anno, tendo-se reconhecido que o trajecto por Alfarellos para os que se dirigem ás Caldas e á Nazareth era incommodo, por obrigar a uma espera, em Alfarellos, de algumas horas, foi esse itinerario transferido para Lisboa, sem que, embora o percurso fosse maior, se augmentasse por isso o preço dos bilhetes.

Pois essa facilidade que foi dada com o fim de contentar os banhistas visinhos, ainda mais os descontentou, porque das Caldas acabamos de receber queixas violentas de uma familia que de Badajoz chegou a Lisboa ás 6 horas da manhã e devia seguir ás 7, a qual não teve tempo para descansar nem para tomar uma chavena de café, porque a hora de paragem na estação foi toda invertida em exame minucioso das suas bagagens, dando-se a agravante de que já em Elvas esse exame havia sido feito.

Um cavalheiro d'essa familia pergunta-nos como se explica que depois de um rigoroso exame em territorio portuguez, se não tenha posto nas mallas um signal de que esse exame fôra feito, para as livrar de nova revis-

ta, ou se acaso já é crime para os estrangeiros comprar qualquer cousa dentro de Portugal e trazel-a na malla até Lisboa.

Responder-lhe-hemos ao segundo ponto que nem é crime nem é possível porque nas nossas estações, que o nosso interlocutor passou de noite, nada mais se vende do que agua e algum fructo ou detestavel bolo, e enquanto ao primeiro ponto não encontramos explicação senão o gosto terrivel, sceptico que as instituições portuguezas tem regularmente de se tornar insupportaveis.

Vamos assim, que vamos bem; a estatística da entrada de viajantes estrangeiros irá diminuindo e não faltará quem attribua este facto a causas differentes sem se lembrar que estão ali n'aquelles guardas mal encarados, sedentos de ver delinquentes nos passageiros mais innocentes que teem o arrojo de trazer 50 grammas de tabaco *escondido na algibeira*, os phantasmas atteradores que afugentam os nossos visitantes.

Ausencias

Por se achar ausente de Bruxellas em excursão de recreio e descanso dos seus importantes trabalhos o nosso estimavel correspondente belga, Mr. Albert Urban, não damos n'este numero as suas interessantes cartas d'aquelle paiz.

Egualmente se acha ausente em goso de licença o nosso director, o qual foi estar uns dias no Bussaco e seguirá n'uma excursão a Vizeu, Guarda, Serra da Estrella, Figueira, Nazareth etc.

D'essa excursão começamos hoje a publicar algumas «notas de viagem».

Carta de Lourenço Marques

Lourenço Marques, 14 de Julho de 1892

Meu caro Amigo

Não me esqueço da promessa que lhe fiz, ao partir d'essa, de lhe mandar d'aqui noticias sobre esta linha, e unicamente o não foi até hoje porque vi que tinha correspondencias de cá. Como estas porém tem escasseado, entro gostosamente em funcções e os seus leitores terão com frequencia noticias d'esta linha que é de muito mais importancia para a manutenção da nossa soberania n'esta provincia do que os discursos entusiastas de varios africanistas da nossa terra.

Remetto-lhe, para começar, os mappas estatísticos respectivos ao mez de maio, ultimo liquidado.

Por elles verá que o movimento e productos desde 1 de Janeiro foram de:

Passageiros 12:256.....	8:779#055
Bagagens e recovagens.....	2:082#407
Mercadorias com ton. 10:280	25:912#973
Receitas diversas.....	2:453#358
Total.....	39:227#793

Em eguaes cinco mezes do anno passado o movimento foi de mais 2:151 passageiros, mas n'este anno tivemos mais 84 toneladas de mercadorias e um producto total superior em 9:663#118 réis.

A despesa subiu consideravelmente em virtude, não só do augmento nos gastos do pessoal, que subiram de 15 a 34 contos apesar das consideraveis economias realizadas, por motivo da abertura de novas estações, como de despesas de reparação, traccão e material circulante.

Assim, de 50:709#696 réis em 1891, subiu a 90:979#923 réis em 1892, sendo portanto a differença 40 contos a mais, e o *deficit* 51:752#130 réis.

A receita no ultimo mez foi de 12:236#333 réis, repartida pelas estações da seguinte forma:

Lourenço Marques.....	9:116#182
Matolla.....	116#026
Pessone.....	48#850
Movene.....	262#363
Incomati.....	476#590
Ressano Garcia.....	1:199#790
Transmissão.....	571#699
Receitas fóra do trafego.....	444#833

Tendo a receita sido n'este mez 9:350#872 réis, vê-se que começamos a ter um excedente de receita que nos promette o proximo equilibrio e o futuro resultado positivo.

A linha do Transvaal acabou os seus trabalhos, tendo aberto á exploração a ultima estação (Nelspruis) ao kilometro n.º 127, e, em poucos dias, abrirá até ao kilometro n.º 132, a que chama Terminus.

A Companhia Neerlandeza, por falta de dinheiro, não tem podido por agora continuar os seus trabalhos, o que representa para nós um grave prejuizo, porque os inglezes do Natal não param um momento, envidando todos os esforços para prolongar até Pretoria a sua linha, o que representa para nós a completa perda de Lourenço Marques, isto é, do caminho de ferro.

Estamos recebendo já mineraes de Barberton, e em quantidade, porque são expedidos em bruto, para serem tratados em Inglaterra; recebemos tambem bastantes carneiros, e agora ultimamente grande porção de batatas superiores ás de Portugal.

Ha, infelizmente, muita gente em Portugal que não avalia a enorme importancia d'este caminho de ferro, podendo fazel-o, se quizesse attender a que sendo esta linha destinada a transito, porque não ha serviço local, já hoje equilibra, por assim dizer, a receita com a despesa, chegando ainda agora a linha do Transvaal a menos da quarta parte do seu terminus.

Acabo de ser informado de que a Companhia Neerlandeza conseguiu um emprestimo de 2.000:000 libras, e que vae continuar já os seus trabalhos para a conclusão da linha até Pretoria.

Envidarei todos os esforços para o pôr ao corrente do que souber sobre estes assumptos, na proxima carta.

Parte official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

2.ª Repartição—Caminhos de ferro

Tendo chegado ao conhecimento de Sua Magestade El-Rei, por diversas communicações do ministerio do Reino, que apezar do disposto nos avisos de 13 e 23 de julho ultimo, publicados nos n.ºs 155 e 164 do *Diario do Governo* e das intimações feitas á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes pela 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, continuam a dar entrada pela fronteira remessas vindas de França, contra o disposto nos citados avisos, e que a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes completa em transito, dentro da fronteira, a carga dos

wagons, que transportam aquellas remessas infeccionadas com mercadorias de procedencia indenne;

Constando mais pela referida direcção fiscal que algumas das remessas prohibidas teem atravessado a fronteira em consequencia de falsas declarações nas respectivas guias de transporte:

Ha por bem o mesmo augusto senhor ordenar que, quando se reconheça que se pretende introduzir no paiz mercadorias prohibidas, sejam taes mercadorias reexportadas para fóra da fronteira ficando a companhia real responsavel pela execução d'esta ordem e para com os consignatarios ou expedidores por as perdas e danos que d'ahi resultarem; sendo, porem, aquellas mercadorias immediatamente destruidas sem indemnisação para os expedidores ou consignatarios, no caso de haver falsas declarações.

Outro sim determina o mesmo augusto senhor que a companhia real fique prohibida de introduzir em transito mercadorias em wagons que transportem as provenientes de além da fronteira, sob pena de indemnizar os expedidores ou consignatarios de perdas e danos não só pela demora nas entregas e avarias resultantes da beneficiação d'essas mercadorias como pela destruição d'ellas, a que se poderá mandar proceder em casos especiaes, segundo as conveniencias de saude publica.

Paço, em 26 de agosto de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

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

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que os directores da 1.^a e 2.^a direcções fiscaes de exploração de caminhos de ferro empreguem todo o cuidado em fazer examinar nas estações de fronteira as guias de transporte das mercadorias, não só para verificar a conformidade das suas indicações com os objectos a que as mesmas se referem, como para obstar a que sejam introduzidas no paiz mercadorias prohibidas pelos avisos do ministerio do reino, publicados nos *Diarios do governo* n.^{os} 155 e 164, devendo com respeito a estas ultimas haver o procedimento determinado em portaria d'esta data.

Paço, em 26 de agosto de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para os directores da 1.^a e 2.^a direcções fiscaes de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 22 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto datado de 6 d'este mez apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de ligação das duas vias da linha de cintura proximo ao caes do mercado do Campo Pequeno, afim de facilitar o serviço dos comboios de transporte de gado para o mesmo mercado.

O que se communica ao director da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro para os effeitos devidos.

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

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 22 de agosto corrente: ha por bem approvar o projecto, datado de 9 d'este mez apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de ligação das duas vias da linha de cintura ao kilometro 6,367, junto ao apeadeiro do Campo Pequeno e prolongamento dos passeios do mesmo apeadeiro, para melhor se effectuar o serviço de circulação dos comboios por occasião das touradas na nova praça do Campo Pequeno.

O que se communica ao director da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, para os effeitos devidos.

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

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o officio datado de 3 do corrente da commissão encarregada da inspecção, exame e provas, dos dois taboleiros da nova ponte do Alviella, na linha ferrea de leste: ha por bem, conformando-se com o parecer de 18 d'este mez da junta consultiva de obras publicas e minas, auctorisar provisoriamente a circulação dos comboios pela referida ponte, cessando o transito pela antiga.

O que se communica ao director da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro para os effeitos devidos.

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

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 22 do corrente da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por

bem approvar o projecto datado de 6 d'agosto, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de ligação das linhas ascendente e descendente do ramal de Santa Apolonia a Bemfica em Sete Rios, devendo ser diminuida a velocidade dos comboios, tanto ascendentes como descendentes, na passagem pelas respectivas agulhas.

Outro sim determina o mesmo augusto senhor que a companhia dê com urgencia cumprimento ás disposições da condição 24.^a do alvará de 9 de abril de 1887, da condição 22.^a do alvará de 7 de julho de 1886, e da condição 5.^a do alvará de 23 de junho de 1887.

Paço em 29 de agosto de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

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

O «Moniteur Industriel» e o porto de Lisboa

Felizmente que entre os muitos jornaes estrangeiros, que, capitaneados pelo grande financeiro, o nosso maior inimigo, mr. Leroy Beaulieu, nos agridem a proposito de tudo, ha alguns, raros, que nos fazem justiça. Entre elles destaca-se o *Moniteur Industriel*, do qual já em tempo recebemos diversas provas de amabilidade, por occasião do conflicto com a Inglaterra, e que a proposito do porto de Lisboa se expressa agora em termos que nos são lisongeiros em extremo, fazendo-nos justiça direita.

Depois de expôr as bases do contracto com mr. Hersent, o *Moniteur* faz as seguintes sensatas considerações, que transcrevemos:

«A resolução governamental foi geralmente acolhida com applauso, e não vemos a razão porque o governo portuguez, que necessita fazer economias, haveria de supportar as exigencias de mr. Hersent, concedendo-lhe uma indemnisação que não estava prevista no contracto feito entre ambos.

Quando mr. Hersent tomou esta empreza a seu cargo, devia ter-lhe pesado as vantagens e inconvenientes e admittir todas as eventualidades de ganhos e perdas.

Se a operação lhe não tivesse parecido lucrativa, não a teria certamente emprehendido, e não foi decerto por favor ao governo portuguez que elle empreendeu os trabalhos.

Se a situação financeira de Portugal, em vez de se tornar má, melhorasse, pelo contrario, a ponto de dar a mr. Hersent um accrescimo de receita, o empreiteiro não presentearia o governo com esse accrescimo, antes o guardaria cuidadosamente.

E, portanto, justo e natural que elle se sujeite ás consequencias contrarias em que o collocou o seu contracto. Encontra-se mr. Hersent exactamente nas circumstancias de qualquer commerciante, industrial, ou empreiteiro, que trata um negocio com todos os seus riscos e perigos: se ganha, tanto melhor para elle; se perde, tanto peor; mas deve, em todo o caso, executar o seu contracto em toda a sua plenitude, e isso sob pena, não só de perder a caução, mas ainda de pagar perdas e danos em relação com o negocio.

Nem sempre se ganha em emprezas de trabalhos publicos, assim como em qualquer outro ramo.

Não obstante toda a intelligencia e habilidade de que se póde ser dotado, ha casos imprevistos que se podem produzir e que destróem as melhores e mais sabias combinações.

Além d'isso, ha a sorte, que é cega, e com a qual ninguém conta.

Mr. Hersent até agora não tem razão de fallar, e andaria mal fazendo caretas á sorte, só porque ella accidentalmente lhe voltou um pouco as costas.»

Apertamos agradecidos a mão do estimavel collega que tracou as linhas que ahí ficam transcriptas.

Notas de viagem

I

O Luso e o Bussaco

O calor d'agosto é um dos mais activos agentes commerciaes dos caminhos de ferro em todo o mundo.

Vivem durante nove ou dez mezes socegadas as montanhas do pé diligente dos excursionistas, não se completa a lotação das carruagens das vias ferreas porque os viajantes do commercio e os raros de recreio não são bastantes para diminuir a desproporção entre os logares offerecidos e os occupados, descansam as viaturas nas cocheiras porque não ha quem se anime, de outubro a julho, a afastar-se dos centros de população para os logares mais isolados.

Chega agosto com os seus calores, e eis que os comboios se encham e os char-a-bancs circulam e as montanhas se povoam, porque todos querem fugir á cidade, e como uma parte importante foge, breve outra porção lhe vae no encalço; e como o calor aperta não ha quem resista, quem se sujeite de bom grado a permanecer estacionario.

De entre os pontos que melhor se podem preferir para passar uns dias agradavelmente, um dos mais encantadores é, sem duvida, o que eu escolhi, o que uma grande população do norte e sul do paiz vae tambem apreciando — O Luso e o Bussaco.

O veraneador encontra aqui os dois elementos de que precisa mais: boa agua e bom ar, e alem d'elles, um certo numero de commodidades, de agradaveis diversões, de encantadores passeios que tornam agradabilissima a permanencia n'estas paragens.

Em primeiro lugar o Luso tem muito rasoaveis hoteis, como o Lusitano, onde o serviço, apesar de modesto, como o preço, é mais que regular, farto, aceiado.

O estabelecimento de banhos é tambem uma commodidade de que não se disfructa n'outras montanhas; utilidade therapeutica para os que d'elles precisam, grande conveniencia para os que só se utilizam como hygiene, como prazer.

Pena é que as suas condições, sem serem de todo más, que não o são, não sejam melhores, como o podiam ser.

Bastava que, em lugar de se terem consumido grandes sommas na construcção de um novo edificio, se empregasse metade em augmentar o existente, dando-lhe maior numero de quartos, e n'estes todas as commodidades exigidas em estabelecimentos d'esta ordem e que tanto faltam aqui.

O estabelecimento de banhos do Luso tem a vantagem de ser aceiadissimo, mas a falta de uma piscina que daria vasão a uma muito maior concorrência, de uma salla de espera onde os banhistas podessem confortavelmente esperar a sua vez, falta que os obriga hoje a permanecer n'um corredor frio, desabrigado, e mais desabrigado ainda pela incuria com que se permite que cada banhista abra, para sahir, a porta que melhor entende, transformando o estabelecimento n'uma fabrica de bronchitès, das quaes eu estou sentindo uma rasoavel amostra.

A maior parte das pessoas que veem ao Luso são attrahidas pelos banhos e pela matta do Bussaco; sem saberem quantos encantadores passeios se podem realisar desde Luso.

A povoação em si divide-se em duas partes bem distinctas, que recordam a phrase que serviu de titulo a uma zarzuela bem conhecida — *Ayer y hoy*.

A povoação antiga conserva as suas ruas tortuosas,

suvas, estreitas e velhas, cobertas de rama de pinho, ladeadas de pobrissimos casebres escuros de tempos immemoriaes.

Junto d'ella ostenta-se a parte nova em que influiu o genio d'um antigo ministro de estado, ao qual o Luso deve incontestavelmente os maiores melhoramentos. Largas avenidas, estradas em todos os sentidos, edificios elegantes (como o correio e telegrapho e a escola), tendo-se construido, por iniciativa particular, um sem numero de pequenas casinhas, alegres e limpas, onde se alojam os banhistas.

Para os que desejam realisar interessantes passeios, não faltam elles aqui.

Sem fallar da matta, já de todos bem conhecida, lembrarei ao veraneador do Luso que póde facilmente, e a pé, visitar o encantador valle de Cidron, póde, seguindo pela fonte do Castanheiro, refrescar os pulmões com o bom ar que se respira no valle do Monte Novo; se preferir passeiar por pontos mais baixos, tem a bella estrada de Penacova.

Para os bons pioneiros, que não se assustam em andar 7 kilometros a pé, ou para os que queiram fazer uma bella digressão de trem, temos o caminho até Mealhada, sempre interessante e que constitue um agradável passeio. Para os que desejem mais longa digressão, lá está a Anadia e a formosa quinta da Graciosa, que o seu amavel proprietario nunca se recusa a deixar vêr a quem se apresente.

Pena é que o serviço de viação aqui esteja, a bem dizer, nas mãos de um só individuo, que, forte com este quasi monopolio, leva carissimo pelos alugueis e não facilita as excursões.

Como os freguezes não faltam, não falta elle com as exigencias.

Quem viesse aqui estabelecer carreiras entre o Luso e o Bussaco por um preço rasoavel, carreiras continuas que convidassem pela sua frequencia e pelo seu preço modico a ir passar as horas de calor nas frescas aléas da matta, prestaria um bom serviço ao Luso e ganharia bom dinheiro.

Como que buscando uma deploravel compensação a todas as facilidades que se procuram reunir para attrahir a Portugal passageiros estrangeiros, a alfandega parece que se conspira para ordenar aos seus guardas exerçam a sua vigilancia pela forma a mais vexatoria possivel, como que a dizer ao estrangeiro que isto é uma raça de contrabandistas e como taes julgamos todos os que poem pé no nosso paiz.

A menor porção de tabaco é um crime de lesopolio que faz ao passageiro soffrer os martyrios do mais feroz cigano.

Um colchão de lã nova é uma prova evidente de que o arrojado viajante não vem ao nosso paiz para refrescar o corpo, mas para estabelecer armazem de colxoaria em competencia com aquelles productos durissimos da nossa industria a que o vulgo chama enxergões e que um amigo nosso hespanhol classificou de saccos de de cascas d'ostras.

Ora é sabido que o sabor do tabaco preparado em Portugal não agrada ao paladar dos hespanhoes; e não menos conhecido é que o nossos visinhos, acostumados aos seus fofos colchões, não podem conformar o seu corpo com a dureza dos nossos. Por isso o hespanhol que vem a Portugal traz sempre consigo tabaco, e um colchão na bagagem. Uma e outra coisa são para seu uso particular porque só tolamente se póde imaginar que haja quem emprehenda uma viagem longa e custosa em dinheiro só para fazer a pirraça ao nosso fisco de introduzir no paiz meio kilo de charutos e meia arroba de lã.

Congresso dos caminhos de ferro

Segundo noticias de S. Petersburgo, foi inaugurado no dia 20 o Congresso dos caminhos de ferro, proferindo o discurso inaugural o ministro das estradas e correios, fazendo referencias muito amaveis á França. O delegado francez fez depois um entusiastico elogio dos administradores e engenheiros russos, levantando vivas ao imperador.

O Congresso elegeu seu presidente o general russo Petroff.

O ministro dos correios offereceu n'essa noite uma *soirée* aos congressistas, em numero superior a 200 estrangeiros, achando-se só dois portuguezes, os srs. Guerreiro e E. da Silva.

A secção russa da Commissão Internacional do Congresso, dos caminhos de ferro de S. Petersburgo começou a publicação de um boletim das suas sessões, com o fim de dar aos delegados as informações necessarias sobre o andamento dos trabalhos e destinado a servir de supplemento quotidiano ao jornal «*Gélénodornyóe Délo*», órgão da secção de caminhos de ferro da Sociedade Imperial Technica da Russia.

O programma do boletim é o seguinte:

- 1) Informação summaria dos assumptos e debates das sessões.
- 2) Programma dos assumptos a examinar e das excursões a fazer.
- 3) Nota das excursões realizadas.
- 4) Diferentes informações uteis aos delegados.

A falta de espaço obriga-nos a adiar para o proximo numero a publicação do resultado das sessões já realizadas.

Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro

Nota referida a 31 de março de 1892, sobre o estado dos trabalhos

LINHA URBANA DO PORTO

Empreitada A, B e C

Todas as obras que constituem as duas primeiras empreitadas foram definitivamente recebidas no dia 15 de março do corrente anno por uma comissão de engenheiros, nomeada pelo ex.^{mo} ministro das obras publicas e composta dos srs. conselheiro João Joaquim de Mattos, inspector geral de obras publicas; Antonio Ferreira de Araujo e Silva, director das obras publicas do Porto; e João Gadanho de Sousa Junior, engenheiro de 2.^a classe. As obras da empreitada C esperam a terminação do praso de garantia, que expira em 15 de junho do corrente anno, para serem igualmente recebidas definitivamente.

Empreitada D

Durante o periodo a que esta nota se refere executaram-se n'esta empreitada, que se acha quasi concluida, os seguintes trabalhos: 4:200^{mc},o de excavação em trincheira; 2:240^{mc},o de alvenaria em muros de suporte; 10,500^{mc},o de excavação em alargamentos e *stross* do tunnel; construcção de 62^{mc},o de abobada, de 830^{mc},o de pés direitos e quasi toda a testa de entrada do tunnel, havendo apenas a construir a parte em que assenta o taboleiro metallico projectado e que depende de re-

solução superior a sua execução. As obras d'esta empreitada não foram concluidas na epocha designada na minha nota anterior em consequencia das interrupções devidas ao mau tempo, sendo necessario prorogar por duas vezes o praso da sua conclusão, que termina em 31 de maio futuro.

ESTAÇÃO CENTRAL DO PORTO

Em portaria de 15 de fevereiro do corrente anno foi declarado nullo e de nenhum effeito o terceiro concurso, que se realisou no governo civil d'esta cidade, em 9 de fevereiro do anno passado, para a adjudicação dos trabalhos da empreitada E, que comprehende a construcção dos tres grandes tunneis e trincheira de bocca de sahida, não havendo ordem superior para ser annunciado novo concurso.

Sem duvida que os poderes superiores hão de resolver em curto periodo relativamente ao acabamento desta importante obra, na qual estão já dispendidos mais de 430:000\$000 réis, que ficariam esterilizados se porventura as obras não progredissem, o que corresponderia a um verdadeiro desperdicio e privaria o publico das vantagens incontestaveis que necessariamente hão de advir da exploração d'esta linha.

ESTAÇÃO DA ALFANDEGA

Acham-se já assentes as vias de resguardo na estação da Alfandega, prestando um valiosissimo serviço áquella estação, cujo recinto, demasiadamente acanhado, não comportava o grande movimento de mercadorias que alli afflue.

Exploração

Nas linhas do Minho e Douro as diminuições da receita, tanto em passageiros como em mercadorias, foram bastante sensiveis durante o anno de 1891.

Esta diminuição depende, sem duvida alguma, da crise economica que o paiz tem atravessado e que bem de desejar é seja debellada em curto periodo.

O phenomeno tem-se accentuado em todas as receitas do Estado por maneira a inspirar as mais graves apprehensões.

A comparação das receitas totaes, produzidas nos annos de 1890 e 1891, demonstra á evidencia as asseverações que apresentamos.

Linhas	Rendimento		Diferença para menos	Extensão explorada = Kilometros
	1890	1891		
Minho ...	431:746\$849	426:631\$430	5:115\$419	149
Douro ...	551:209\$611	506:622\$932	44:586\$679	204

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

Linha do Minho		Linhas do Douro	
1890.....	554:387	1890.....	345:902
1891.....	524:588	1891.....	332:203

MERCADORIAS

Grande velocidade		Pequena velocidade	
Minho:		Minho:	
1890.....	7:800T,010	1890.....	100:824T,424
1891.....	7:823T,302	1891.....	106:200T,744
Douro:		Douro:	
1890.....	5:776T,354	1890.....	137:120T,959
1891.....	5:497T,877	1891.....	123:784T,613

Analisando, vê-se que a diminuição dos passageiros foi em numero de 43:498, sendo a maior differença na linha do Minho, em que a diminuição foi de 29:799 passageiros, em parte compensada, porém, pelo augmento de tonelagem em mercadorias.

Com respeito a mercadorias, vê-se que é na grande velocidade a diminuição, apenas, em numero de toneladas 273,185, sendo a differença, principalmente, proveniente da diminuição na linha do Douro.

Com relação a productos foi a diminuição de réis 49:702,7098.

Avenida da ponte D. Luiz I

Os trabalhos da Avenida direita superior da ponte D. Luiz I á estação central d'estes caminhos de ferro em S. Bento, estiveram paralyzados todo o anno, por falta de dotação.

Prolongamento do ramal da Alfandega até Leixões

Os estudos do prolongamento a Leixões do ramal da Alfandega, pelos motivos da mesma natureza, estiveram paralyzados este anno.

Actualmente pensa se em adoptar uma solução provisoria, aproveitando a linha americana para o transporte das mercadorias, desde a alfandega áquelle porto; esta questão prende, porém, com outras, relativas áquelle porto e que indispensavel será realisar em curto periodo, pois do contrario o trafego internacional, que nos ultimos mezes decorridos tem tido importante augmento, tornará a ser desviado d'esta Direcção, com manifesto prejuizo da exploração das linhas de Salamanca á fronteira de Portugal, e, conseguintemente do accrescimento do trafego da linha do Douro.

Recentemente tivemos conhecimento de um bem elaborado projecto de caes de descarga junto ao molhe do sul, que facilitará a atracação dos vapores de maior lotação, evitando os inconvenientes que hoje se notam.

Este projecto é elaborado por habil funcionario das obras publicas, embora occupando uma posição assás modesta, mas de reconhecida capacidade.

Creio que em breve vae ser presente á apreciação dos poderes superiores e, quando convertido em realidade, prestará, sem duvida, um valioso serviço ao commercio d'esta cidade.

Porto, 25 de abril de 1892.

O Engenheiro Director,

Augusto Cesar Justino Teixeira.

Os negocios da Companhia Real

Vão apparecendo os relatorios dos differentes membros estrangeiros da commissão nomeada na ultima assembléa geral, sobre os exames feitos ao material fixo e circulante e ao estado financeiro da companhia.

Em primeiro logar temos o de Mr. Cottet, presidente do comité de Lyão, no qual se apresenta o balanço da companhia em 31 de dezembro, tirando-se d'elle conclusões que, sem serem por completo animadoras, não deixam, comtudo, de predizer, para um futuro mais ou menos proximo, a reorganisação das finanças e o renascimento de uma nova era de prosperidade para a importante rêde portugueza.

Este balanço é o seguinte :

ACTIVO

Conta do primeiro estabelecimento.....	54.728:578,530
Armazens, material, via e officinas.....	636:936,530
Caixa e bancos.....	60:431,788
Letras em carteira.....	49:234,895

Valores em carteira ou dados em garantia :

Obrigações d'Alcanena.....	65:000,000
13:800 acções M. C. P.....	631:780,976
7:125 " Companhia Real.....	617:564,395
10:110 obrigações 3 % em carteira.....	661:801,877
9:181 obrigações 4 % em carteira.....	740:556,105
13:573 obrigações 3 %.....	745:157,700
21:735 " 4 1/2 %.....	1.760:535,000
6:100 " " " (syndicato allemão).....	626:300,019
Total.....	5.848:696,072
Avaliadas em 1/3.....	1.949:565,357
Perda de 2/3.....	3.899:130,715
Obrigações oeste de Hespanha.....	381:436,413
Grande Central Hespanhol (emprestimo de 25:000 obrigações. 3 %)	1.372:500,000
Devedores diversos.....	930:524,789

Perdas

Sobre os valores em carteira como acima.....	3.899:130,715
Sobre titulos de fundador...	16:018,119
Soc. de Phosphatos.....	90:451,295
Encargos de operações financeiras.....	447:726,460
Prejuizos a amortisar.....	347:279,125
Differenças sobre impostos..	12:520,352
Venda Gerson Vivant & C. ^a	968:433,334
Exploração (Saldo).....	342:043,909
	8.111:888,798
	68.221:097,100

PASSIVO

Capital acções e obrigações.....	55.238:269,004
Reserva estatutaria.....	42:847,889
Oeste de Hespanha (conta de garantia).....	1.036:981,939
Grande Central Hespanhol.....	304:306,724
Divida fluctuante :	
Letras a pagar.....	5.306:378,717
Crédores diversos.....	6.292:312,827
	68.221:097,100

D'estas cifras e dos resultados da exploração no ultimo anno e do presente no qual Mr. Cottet prevê uma receita superior ás dos ultimos annos, conclue-se que fazendo-se a mais rigorosa economia, e diversas medidas financeiras, taes como a creação de um certo numero de acções que dê aos obrigatarios o direito de tomar parte na administração, o futuro da companhia não é desesperado, porque «o instrumento é bom, a rêde não tem concorrentes e com uma sabia administração os obrigatarios poderão em poucos annos receber 2/3 dos seus juros; e é mesmo possivel que um dia possam receber mais.»

Do relatorio de Mr. Ferré, mais minucioso e muito interessante, especialmente sob o grande ponto de vista tecnico, consta tambem um balanço da companhia que reproduzimos.

ACTIVO

Conta do primeiro estabelecimento.....	54.608:152#320
A deduzir:	
Subvenção do governo pelo ramal de Coimbra e producto da venda de terrenos no Tejo....	57:180#420
	<u>54.665:332#740</u>
Renovação dos edificios das estações.....	177:606#720
Officinas, ferramenta.....	123:452#280
Armazens geraes.....	448:854#480
Depositos de travessas.....	55:102#860
Material de tracções.....	9:526#860
Caixa, Banqueiros e carteira:	
Caixa.....	38:308#680
Banco de Portugal.....	22:033#260
Bank fur Handel und Industrie.....	11:278#080
Titulos de fundadores da companhia.....	16:018#020
Obrigações da C. ^a d'Alcanena.....	64:909#980
Acções Madrid-Caceres.....	631:780#920
Acções dos caminhos de ferro portuguezes (7:125).....	617:564#340
Obrigações 3 % dos caminhos de ferro portuguezes (10:110).....	661:801#860
Obrigações 4 % dos caminhos de ferro portuguezes (9:181).....	740:556#000
Obrigações 3 % dos caminhos de ferro portuguezes para collocar (13:573).....	745:157#700
Obrigações 4 1/2 % dos caminhos de ferro portuguezes (21:735).....	1.760:535#000
Grande Central (conta de titulos).....	1.372:500#000
Devedores diversos:	
Encargos do contracto Caceres.....	3.293:083#980
Menos:	
Reserva especial.....	1.704:798#540
Saldo.....	<u>1.588:285#440</u>
Conta de report.....	626:299#920
Ministerio das obras publicas, (conta especial)	160:293#240
Devedores em litigios.....	76:213#260
Société générale, agricole et financière.....	3:495#240
Société Lyonnaise.....	790#380
» » (conta especial).....	101#880
Construcção da linha Torres Novas a Alcanena.	48:375#720
Companhia nacional dos caminhos de ferro....	11:999#880
Companhia do Oeste da Hespanha.....	381:436#380
Letras descontadas.....	49:234#860
Companhia do Mondego (conta especial) paga.....	194:999#220
Companhia do Mondego (conta especial).....	<u>337:999#860</u>
Ephrussi et Co.....	532:999#080
Trafico a liquidar.....	18:000#000
Venda de material fóra do uso.....	34:133#580
Valores dos titulos consignados á conta de Ger-son & Vivante.....	6:800#220
	<u>968:433#300</u>
Serviço de fiscalisação.....	41:369#040
Diversos em conta corrente.....	115:713#360
Sociedade dos Phosphatos de Caceres.....	90:454#140
Hersent & C. ^a	153:545#760
Duparchy et Bartissol.....	51:892#740
Companhia de Torres Novas a Alcanena (conta especial).....	<u>1:535#580</u>
Contas de ordem:	
Efeitos depositados.....	14.243:942#700
Obrig. por emittir (7:000).....	6.300:000#000
Titulos em carteira (210:000 obrigações do Grande Central) conta de garantia.....	<u>14.175:000#000</u>
Encargos do 2. ^o semestre de 1891 (a liquidar):	
Juros: 1.146:408#300.....	1.387:248#300
Amortisação 240:840#000.....	
Ganhos e perdas.....	
	<u>1.910:864#700</u>
Menos o producto liquido da exploração:	
Receitas ..	3.292:482#420
Despezas..	1.543:941#180
	<u>1.748:541#240</u>
	<u>162:323#280</u>
	<u>103.278:039#840</u>

PASSIVO

Capital	Acções	
	Obrig. 3 % (612:235).....	6.300:000#000
	» 4 % (099:800).....	28.531:983#960
	» 4 1/2 (156:985).....	7.407:000#000
Reserva.....	42.847#920	
Provisão para crédores litigiosos.....	76:213#260	
Ministerio da fazenda.....	2.354:334#480	
Companhia do Oeste de Hespanha (conta de garantia).....	1.036:981#800	
Agencia de Paris.....	26:780#040	
Emprestimos caucionados.....	1.117:024#380	
Juros, dividendos e amortisações a pagar.....	91:406#160	
Venda de objectos achados.....	3:653#820	
Depositos de garantia.....	30:861#900	
Fornecedores diversos do estrangeiro.....	102:433#860	
Banco Lusitano.....	206:450#280	
Caixa Geral de Consignação.....	250:000#020	
Caixa de soccorros.....	33:452#640	
Impostos e contribuições.....	58:496#400	
Materiaes comprados em Lisboa.....	50:712#300	
Companhia do Grande Central Hespanhol....	304:306#740	
Caixa de aposentações.....	24:853#860	
Construcção da linha da Beira Baixa (conta especial).....	24:760#980	
Despezas diversas a pagar.....	197:783#460	
Efeitos a pagar.....	5.306:378#580	
Crédit Mobilier (conta de report).....	43:560#000	
Contas em suspensão.....	122:285#880	
Contas da Comp. ^a do Mondego:		
Banco de Portugal.....	230:000#040	
Merchand Bank & C. ^o	108:000#000	338:000#040

A extensão d'estes documentos não nos permite que sobre elles dêmos uma larga noticia.

Publicações recebidas

Annuaire des eaux minérales de la France et de l'Etranger, pour 1892.—Um elegante volume de 288 paginas publicado pela *Gazette des Eaux* sob a direcção do nosso amigo sr. Germond de Lavigne.

Contém a nomenclatura completa das estações de aguas francezas e das principaes estrangeiras, natureza das aguas, indicações therapeuticas, installações, meios de comunicação, quadro comparativo das proporções dos principaes agentes mineralisadores, noticias descriptivas de alguns estabelecimentos etc.

E', finalmente, uma publicação muito interessante feita pela livraria Gauthier-Villars et fils de Paris.

Agradecemos ao nosso querido companheiro no jornalismo francez a sua estimavel offerta.

Raios de extincta luz, poesias ineditas e outras, de Anthero do Quental.—Um volume publicado pela livraria M. Gomes, da rua Garrett, em Lisboa.

Ao ler esta primorosa collecção de poesias sentimentos mais impressionados com o titulo do volume.

Faz pena, na verdade, ver extincta a luz que irradia n'aquellas paginas em brilhantes jorros da mais sublime inspiração, e bem fez o activo editor sr. Gomes em enriquecer a litteratura portugueza com este ramilhete das mais bellas producções d'aquelle cerebro eleito.

Agradecemos a offerta.

O Defensor do Povo.—Folha bi-semanaria de Coimbra, recebemos e agradecemos.

Jornal Constituinte de Agueda.—Recebemos o n.^o 366 que se refere ao nosso artigo «Museu Commercial de Constantinopla» d'uma maneira amabilissima, que nos apressamos a agradecer. O nosso estimavel collega, transcrevendo um dos periodos do nosso artigo, acompanha-o de algumas considerações sensatissimas, que bom seria encontrassem echo nos nossos centros industriaes.

Carteira dos Accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Por deliberação do Conselho de Administração, é convocada para o dia 1.º de outubro proximo futuro, pelas 2 horas da tarde, na sede social, em Lisboa, a assembléa geral extraordinaria de todos os possuidores de 50 ou mais acções, para, em ordem do dia, resolver sobre as propostas que lhe hão de ser submettidas pelos Conselhos de Administração e Fiscal, no uso de attribuições consignadas nos artigos 40.º e 43.º dos Estatutos e que constam do Relatorio a distribuir aos srs. accionistas.

Os depositos de acções ao portador poderão effectuar-se, nos termos do artigo 29.º dos Estatutos, até ao dia 16, inclusivé, do mez de setembro proximo futuro:

Em Lisboa, na sede da Companhia.

Em Paris, na Sociedade Geral do Credito Industrial e Commercial e no Crédit Lyonnais.

Em Londres, na dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.º

Em Berlim, no Bank für Handel und Industrie.

Lisboa, 17 de agosto de 1892.

Nos termos do artigo 32.º dos Estatutos, é convocada pelo Conselho de Administração a assembléa geral da Companhia, para se reunir em sessão ordinaria, em Lisboa, na sua sede, no dia 1.º de outubro proximo futuro, pelo meio dia.

Ordem do dia

1.º Discussão e votação das contas do exercicio de 1891.

2.º Discussão das propostas do Relatorio do Conselho de Administração e das suas conclusões, cuja resolução compete a esta assembléa, bem como do respectivo parecer do Conselho Fiscal.

Os depositos de acções ao portador poderão effectuar-se, nos termos do artigo 29.º dos Estatutos, até ao dia 16, inclusivé, do mez de setembro proximo futuro:

Em Lisboa, na sede da Companhia.

Em Paris, na Sociedade Geral do Credito Industrial e Commercial e no Crédit Lyonnais.

Em Londres, na dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.º

Em Berlim, no Bank für Handel und Industrie.

Lisboa, 17 de agosto de 1892.

Pelo presidente do Conselho de Administração

Antonio Maria Pereira Carrilho

1.º vice-presidente.

Nos termos do artigo 32.º dos estatutos é convocada pelo conselho de administração a assembléa geral da companhia para se reunir em sessão ordinaria, em Lisboa, na sua sede, no dia 1 de outubro proximo futuro, pelo meio dia.

Ordem do dia

1.º Discussão e votação das contas do exercicio de 1891.

2.º Discussão das propostas do relatorio do conselho de administração e das suas conclusões, cuja resolução compete a esta assembléa, bem como do respectivo parecer do conselho fiscal.

Os depositos das acções ao portador poderão effectuar-se, nos termos do artigo 29.º dos estatutos, até ao dia 16 inclusivé, do mez de setembro proximo futuro:

Em Lisboa, na sede da companhia.

Em Paris, na sociedade geral do credito industrial e commercial e no Crédit Lyonnais.

Em Londres, na dos banqueiros Glyn Mills Currier & C.º

Em Berlim, no Bank für Handel und Industrie.

Lisboa, 17 de agosto de 1892.—Pelo presidente do conselho de administração, *Antonio Maria Pereira Carrilho*, primeiro vice-presidente.

Por deliberação do conselho de administração é convocada para o dia 1 de outubro proximo futuro, pelas duas horas da tarde, na sede social, em Lisboa, a assembléa geral extraordinaria de todos os possuidores de cincoenta ou mais acções, para, em ordem do dia, resolver sobre as propostas que lhe hão de ser submettidas pelos conselhos de administração e fiscal, no uso de attribuições consignadas nos artigos 40.º e 43.º dos estatutos, e que constam do relatorio a distribuir aos srs. accionistas.

Os depositos de acções ao portador poderão effectuar-se nos termos do artigo 29.º dos estatutos, até ao dia 16 inclusivé, do mez de setembro proximo futuro:

Em Lisboa, na sede da companhia.

Em Paris, na sociedade geral do credito industrial e commercial, e no Crédit Lyonnais.

Em Londres, na dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.º

Em Berlim, no Bank für Handel und Industrie.

Lisboa, 17 de agosto de 1892.—Pelo presidente do conselho de administração, *Antonio Maria Pereira Carrilho*, primeiro vice-presidente.

Boletim financeiro

Lisboa, 31 de agosto.

O facto mais importante da quinzena, que hoje termina, foi, sem duvida, a formal negativa dada pelo sr. ministro da marinha á pretensão da companhia da *Mala Real*, que pedia apenas uma modificação provisoria de itinerario e o deferimento, por 12 mezes, do pagamento da sua divida ao Estado, sem prejuizo da integral e pontual liquidação dos juros, e a consequencia inevitavel d'essa negativa, a apresentação da companhia ao tribunal do commercio, sendo-lhe declarada aberta a fallencia.

Esta companhia, constituída exclusivamente com capitaes portuguezes, representando um verdadeiro arrojo da iniciativa particular no paiz, conseguiu occupar um dos primeiros logares na marinha commercial europêa, dotando a nossa praça com uma frota de primeira ordem. Libertando o commercio da nossa provincia de Moçambique d'uma absorvente e enfraquecedora exploração estrangeira, a *Mala Real* logrou prestar ao paiz serviços que tarde poderão ser esquecidos. Instituição portugueza só devia merecer dos poderes publicos protecção, favor e auxilio.

Não está na indole d'esta revista desenvolver larga critica sobre o despacho que determinou a fallencia da *Mala Real*. No entanto não podemos deixar de consignar aqui que o facto causou profunda impressão na praça, e que mesmo aos espiritos mais benevolos pareceu que a resolução ministerial fóra precipitada e menos previdente e cautelosa dos verdadeiros interesses nacionaes. A posição do sr. ministro da marinha nos quadros da marinha real torna ainda mais compromettedora a sua attitude n'esta questão. Todos os votos dos espiritos desinteressados e leaes são pela salvação da *Mala Real*.

*

Nem sempre noticias más. Temos a registar uma boa noticia para o commercio e a industria nacional, a realisação da fusão da Companhia de Fiação de Thomar com a nova Companhia de Fiação de Soure, que, dispondo de um material de primeira ordem, é um poderoso e eficaz cooperador da laboração da nossa grande empreza thomarense, que tanto se tem avantajado no aperfeiçoamento e variedade dos seus productos. Já teve a sua consagração official a fusão, tendo sido mantida a direcção da Companhia de Thomar.

*

Nos ultimos dias tem-se fallado muito n'uma intervenção directa do governo na chamada questão dos bancos do Porto, que não é mais do que a liquidação por parte do thesouro dos encargos, compromissos e responsabilidades do já celebre syndicato Salamanca. A opinião em geral não se mostra propensa a esta intervenção, mas suppõe-se que, apesar d'isso, o governo a realisará para attender a poderosas razões politicas.

*

Na quinzena decorrida augmentou sensivelmente a procura de divisas estrangeiras, não só para transferencias exigidas para o pagamento do *coupon* de outubro, mas tambem para pagamento das requisições de trigo, que já estão todas feitas, devendo a importação começar em principios de outubro. O mercado de cambios esteve, por estas circumstancias, bastante movimentado, apresentando comtudo os preços muitas alternativas.

*

O cambio do Brazil melhorou algum tanto, mas a sua influencia não se fez ainda sentir no nosso mercado, porque só no paquete *Trent*, da Companhia Real Ingleza, esperado a 10 de setembro, poderão chegar as remessas de papel cambial, que tenham querido aproveitar-se da alta produzida e que felizmente tende a accentuar-se. A morte do marechal Deodoro, afastando para sempre a ideia de uma restauração presidencial, deve restabelecer a ordem e a confiança no governo.

*

Os bancos continuam a saccar com grandes restricções, regulando as taxas de 40 ³/₈ e 40 ¹/₄ sobre Londres, 705, 707, 709 sobre Paris. O movimento das operações na Bolsa de Lisboa não foi grande. A calma é geral. Fizeram-se transacções regulares sobre inscrições de 33 a 33,20. Da divida externa fez-se pouco negocio, vendendo-se alguns titulos de 32 a 32,60 (1.º semestre de 1892) e 31,75 s. c. As obrigações dos emprestimos de 1888 e 1890 (4 ⁰/₁₀) regularam de 137 100 a 137 500 réis as primeiras e a 347 500 réis as segundas. As obrigações de companhias não soffreram alteração. Apenas se continúa a afirmar a baixa das obrigações Loanda-Ambaca. Acções de bancos estacionarias.

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

BOLSAS	TITULOS	1892 — AGOSTO — DIAS													
		16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	31
Lisboa . . .	ACCÕES Comp. Real Portugueza . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Ascensores mechanicos . . .	55.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris	» Atravez d'Africa	-	53.000	-	-	-	53.000	-	-	53.000	52.500	51.500	-	-	-
	ACCÕES Comp. Real Portugueza . . .	-	80	83	-	85	83	85	82,5	-	82,5	-	82	81,5	-
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	50	-	-	-	-	49	45	50	-	-	-	47,5	47,5	-
	» Norte de Hespanha	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Andaluzes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	107	107	107	-	106	106	108,75	108,5	112	111	110,25	111,25	110	-
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	132	132	-	130	133	130	130	130	134	133	130	130	131,25	-
	» Norte Hespanha 1.ª hypotheca . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres . . .	» C.ª da Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd . . .	» Atravez d'Africa	44,75	45	44,5	45	45,25	-	45	44	43,5	43	-	-	-	-
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				
		1892			1891			Totaes		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilo metricas	Kil.	Totaes	Kilo metricas	1892	1891	1892	1891	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida.	6 12	692	66.998:000	96:818	689	61.809:250	89:708	4.773.443:000	1.800.891:250	-	27.448:250
	13 19	690	77.832:000	112:800	»	66.943:980	97:461	1.851.275:000	1.867.835:230	-	16.560:230	
	6 12	334	6.288:000	18:826	168	4.810:000	28:631	150.106:000	109.888:000	40.218:000	-	
	13 19	»	6.972:000	20:875	»	5.450:000	32:440	157.078:000	114.838:000	42.240:000	-	
Sul e Sueste . . .	22 28	475	14.910:680	31:391	475	15.105:860	31:802	393.899:750	395.441:315	-	1.241:565	
	29 4	»	16.475:065	34:684	»	14.461:830	30:446	410.374:825	409.603:145	771:680	-	
Minho e Douro . . .	5 11	»	14.587:380	30:710	»	16.173:010	34:048	424.962:205	425.776:155	-	813:950	
	-	340	-	-	340	-	-	-	-	-	-	
Beira Alta	2 8	253	4.460:030	17:628	253	4.908:777	19:402	132.865:316	167.302:940	-	34.437:624	
	9 15	»	4.324:567	17:093	»	5.173:191	20:368	137.189:883	172.476:131	-	35.286:248	
Nacional (Mirandella e Vizeu)	15 21	105	1.268:996	12:086	105	1.424:248	13:564	13.718:282	15.682:898	-	1.964:616	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Guimarães	20 26	34	1.003:455	29:513	34	926:900	27:262	20.398:564	19.404:006	994:558	-	
	27 2	»	1.144:713	33:668	»	1.086:878	31:967	21.543:277	20.490:884	1.052:393	-	
	3 9	»	1.160:200	34:123	»	1.393:475	40:985	22.793:477	21.884:359	819:118	-	
Norte de Hespanha	-	2803	-	-	2803	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Madrid — Zaragoza — Alicante	30 5	2672	998:464	374	2672	1.014:885	380	30.795:164	32.626:671	-	1.831:508	
	6 12	»	1.006:770	377	»	1.068:755	400	31.801:934	33.695:427	-	1.893:493	
Andaluzes	-	894	-	-	894	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Almansa-Valencia-Tarragona	-	460	-	-	460	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Zafra a Huelva	6 12	180	60:554	336	180	54:604	303	1.609:648	1.377:279	232:369	-	
	13 19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas no mez de junho de 1892

James Mc. Kinless — Systema para amadurecer os alcoes e outros licores — 1 de junho de 1892 — 5 annos.

Alfredo Martiniano Pereira — Novo systema de machinas e alfaias agricolas de cultura, com a denominação de systema Martiniano — 1 de junho de 1892 — 2 annos.

Lucien Guinotte e Léon Wilmart — Aperfeçoamentos na construcção de locomotivas — 8 de junho de 1892 — 5 annos.

Antonio Henrique Morgado — Processo de tarjamento de

papel, sobrescriptos e bilhetes de visita para luto — 14 de junho de 1892 — 15 annos.

Henry Barringer Cox — Novos aperfeçoamentos nos aparelhos para a producção de electricidade pela acção do calor — 12 de junho de 1892 — 5 annos.

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

Buhlmanun & Kunz — Machina aperfeçoada para purificar a sémula — 19 de junho de 1892.

Georges Hippolyte Coquerel, administrador da Companhia de fertilisação — Processo de purificação e de tratamento das aguas dos canos de esgoto, das aguas do gaz e das aguas represadas, por meio do phosphato de alumina — 16 de junho de 1892.

José Eduardo Mercadante — Apparelho destinado á vulgarização de annuncios, denominado *Indicador urbano* — 1 de junho de 1892.

Sociedade Perreux Lloyd e Eteve — Pilha primaria de longa duração — 15 de junho de 1892.

Manuel Fernandes — Apparelho salva-vidas para incendios, constante de um tubo de ferro elastico, uma escada de madeira elastica, uma escada-varanda de madeira e ferro, uma caixa de ferro elastica e isolador de ferro — 21 de junho de 1892.

Louis Jacques Henry Collier — Aperfeiçoamento na producção de photographias coloridas — 23 de junho de 1892.

Orazio Lugo — Novas baterias electricas, systema *Lugo* — 23 de junho de 1892.

Richard Clarkson Scott — Aperfeiçoamentos no fabrico ou no modo de dar fórma ao sabão — 2 de junho de 1892.

Anthony Harris — Aperfeiçoamentos no mechanismo para jogar jogos de sorte e para accionar outros divertimentos ou pasatempos — 2 de junho de 1892.

Linhas portuguezas

Cintura de Lisboa. — Foi no dia 25 inspeccionada a linha de cintura, entre as estações de Campolide e Chelias.

O comboio especial largou da estação central do Rocio ás 3 horas da tarde, regressando ás 5.

A inspecção durou duas horas, satisfazendo, ao que nos consta.

Linha de Santa Comba-Dão a Vizeu. — Desde 11 até 25 de setembro proximo, por occasião da feira franca em Vizeu, haverá n'esta linha um serviço especial de comboios diarios em ligação directa com os de Lisboa, Porto e Figueira da Foz, sendo vendidos, desde 15 a 25, bilhetes de *ida e volta* a preços reduzidos em todas as estações da linha para a de Vizeu.

Circulação de comboios. — Foi auctorizada provisoriamente a circulação dos comboios pela nova ponte do Alviella, na linha ferrea de leste, cessando o transito pela antiga.

Novo ascensor. — A commissão municipal resolveu nada ter que deferir sobre um requerimento de Eduardo Henrique Meuron, que pediu licença para construir e explorar um elevador vertical em um dos predios da rua do Carmo, subindo até o nivel do largo do Carmo e communicando com este largo por meio d'um viaducto metallico, porque sendo esta construcção em propriedade particular, a camara só terá de intervir na apreciação do projecto.

Linha da Beira Baixa. — Deu entrada pela primeira vez, no dia 11 do corrente, na parte da linha ferrea comprehendida entre a estação da Guarda e a Covilhã, um comboio, composto de 19 wagons de combustivel. O comboio parou a pequena distancia das agulhas para effectuar a descarga, carregando novamente com material para a continuação dos trabalhos.

O serviço foi executado sob a direcção do habil engenheiro sr. Pedro Arnaud de Menezes.

Estão já construidos mais de 10 kilometros de linha, chegando os trabalhos ao kilometro 201, proximo do viaducto de Penha Barroca.

Julga-se que os trabalhos de assentamento total não estarão concluidos antes do fim de novembro proximo futuro.

Linhas hespanholas

Bobadilla a Algeciras. — Assegura-se que nos fins do anno se inaugurará a secção de Jimena a Ronda, ultima d'este caminho de ferro, devendo ficar terminados todos os trabalhos de construcção e posta a linha á exploração em todo o seu trajecto antes do proximo anno de 1893.

Reforma de tarifas. — O sr. D. Trafino Gamazo apresentou ao congresso uma emenda ao art.º 2.º do projecto de lei auctorizando o governo a modificar o regimen aduaneiro a que se acha submettida a importação de material para caminhos de ferro e a modificar, de accordo com as companhias ferro-viarias, algumas das tarifas legaes de transporte pelas ditas vias.

Assignam a emenda, com o sr. Gamazo, os srs. Recio, Torres y Alimuria, Garcia San Miguel, Monares, conde de Torrependo e Martinez Asenjo. A emenda diz assim:

«Artigo 2.º — O governo procederá immediatamente á revisão das tarifas actuaes de todas as companhias que tenham mais de cinco annos na exploração dos seus caminhos de ferro, reduzindo as maximas legaes e as provisórias ou consentidas, a um só typo kilometrico, qualquer que seja o percurso; annullando as reduções, combinadas ou não, que prejudiquem portos e industrias nacionaes com vantagem para os portos e industrias estrangeiras; estabelecendo uma classificação geral de mercadorias, commum a todas as linhas, em seis séries ou classes, com as sub-divisões que a experiencia aconselhar, sem perder de vista, ao realizar esta divisão e sub-divisão, que em todo o caso a mercadoria não tenha de pagar como tarifa de transporte senão o custo que puder supportar, dado o seu preço no mercado; e reduzindo menos uns 12 por cento o preço estabelecido pelas especiaes hoje vigentes para o transporte de coke, carvões vegetaes e mineraes, lãs sujas e lavadas, canhamos, linhos em rama, cereaes e legumes e seus productos, vinho, gado vivo, carnes frescas nacionaes e adubos, assim como as que se referem á circulação de operarios industriaes e agricolas.

«Se na execução do disposto no § anterior se suscitar opposição d'alguma ou de todas as empresas, allegando prejuizo nos seus interesses, o governo, sem embargo, leval-o ha a effeito garantindo os productos totaes do ultimo anno e mais o augmento progressivo que tenham tido, termo medio, no ultimo quinquennio, dando d'elle conhecimento ás cortes.»

De Utiel a Valencia. — Diz o *Agente ferroviario*, de Valencia, que lhe consta ter um numeroso grupo de accionistas do Banco Regional Valenciano deliberado impedir a todo o custo a transferencia do caminho de ferro de Utiel projectada entre a companhia de Leste e a do Norte, por isso que os accionistas do Regional são portadores dos capitales invertidos para a construcção do alludido caminho de ferro.

Comboio electrico. — Diz um collega de Barcelona que se trata de estabelecer um comboio electrico desde a praça de Ravira, em Gracia, até á ponte de Horta, passando o monte por meio de um tunnel de 600 metros e dos cortes respectivos.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

O tramway electrico recentemente inaugurado em Marselha para o serviço do arrabalde na direcção e sobre a estrada d'Aix, funciona com grande resultado.

Os accidentes tem sido muito raros, e as receitas excedem, diz-se, tres vezes a despeza.

A linha parte da *Cannebière*, sóbe a rua d'Aix que tem uma rampa de 6 a 7 ‰ e vae até Saint-Louis, termo da concessão, onde se acham importantes fabricas (refinações, altos fornos, fabricas d'oleos etc.); tem uma extensão de seis kilometros, e a differença de nivel entre os pontos extremos é de cerca de 10 metros.

A via é dupla, na maior parte do percurso; a machina que produz a corrente e que contém tres dynamos de 400 cavallos, postos em acção por motores directos de 300 volts, fornece a electricidade por meio de um cabo aereo, lateral, e de dois de cobre de quatro millimetros, suspensos acima da via.

A velocidade varia muito facilmente entre 10 e 15 kilometros por hora. Além do freio ordinario, para a descida da rua d'Aix, ha um freio especial formado por uma cunha que se entala entre o carril e o contra-carril e que é muito efficaç.

As carruagens varias pesam 10 toneladas e cheias 13; são illuminadas por lampadas electricas.

INGLATERRA

D'uma estatistica publicada pela Commissão Ingleza do trabalho vê-se que o capital empregado actualmente nos diversos caminhos de ferro inglezes eleva-se a 897 milhões de libras sterlingas, sendo as suas receitas annuaes de 80 milhões de libras.

Os caminhos de ferro inglezes empregam 500:000 individuos, exercito formidavel, cujo salario annual attinge a somma de 43 milhões de libras.

TRANSVAAL

O caminho de ferro de Delagoa-Bay está já aberto até Crocodil-Poort, distante 45 milhas da fronteira portugueza e 110 de Lourenço Marques. Para o acabamento da linha até Barberton, que

fica apenas a 30 milhas do limite, vae-se immediatamente obter o trafego do districto de Kaap. O restante da linha que vae ser construida com os fundos do emprestimo de 2 1/2 milhoes recentemente emittido em Londres, deverao penetrar na vasta regio que comprehende as elevadas planicies das culturas agricolas e das producoes do gado lanigero e outros.

O effeito da extensao dos caminhos de ferro do Transvaal faz-se ja sentir pela diminuicao do preco dos transportes.

REPUBLICA ARGENTINA

Nao obstante a crise argentina e o agio, o anno de 1891 foi prospero para a linha *North-West Argentine Railway Company*. O desenvolvimento rapido da zona que explora impoz a creacao de seis novas estacoes para viajantes e outras tantas ligacoes com estabelecimentos industriaes. Tambem foi preciso augmentar o material com duas locomotivas, duas carruagens e vinte e oito wagons de mercadorias.

Comparativamente a 1890, o numero de viajantes que se utilisaram do *North-West Argentine Railway* augmentou de 70,075, o que equivale a um augmento de 52,73 %. Quanto a quantidade de mercadorias transportadas, teve um accrescimento de 83:030 toneladas ou de 150,66 %.

A direccao faz todos os esforcos para reduzir as despezas. Comquanto a receita se elevasse de 281:012 a 473:928 piastras, as despezas de exploracao em 1891 foram um pouco inferiores as de 1890.

Embora Tucuman nao esteja ao abrigo da crise geral, que pesa sobre a Argentina, diz o relatorio, a alta de precos dos productos de todos os generos trouxe um estimulante, especialmente as plantacoes do assucar e as differentes industrias da provincia. A superficie dos terrenos cultivados teve durante um anno um desenvolvimento de 40 %.

Os directores do caminho de ferro Noroeste asseguram que a cultura do tabaco e do arroz, recentemente introduzida na regio atravessada pela sua linha, vae alimentar consideravelmente o trafego d'esta.

Nos caminhos de ferro argentinos, em 1891:

O capital empregado era.....	1.795:000:000 pesetas
A receita total n'esse anno foi.....	55.125:000 »
Despeza.....	30.500:000 »
Receita liquida.....	15.625:000 »
Numero de viajantes.....	11.300:000 »
Toneladas de mercadorias.....	4.810:000 »
Longitude em exploracao.....	12:280 kilometros

Durante o anno entraram em exploracao 1:920 kilometros de linha, e a longitude total das vias ferreas garantidas era de 12:209 kilometros, divididos assim:

Estado.....	1:011 kilometros
Companhias garantidas.....	3:990 »
Provincias.....	1:469 »
Companhias particulares.....	3:739 »

Esta extensao divide-se por 28 linhas actualmente abertas ao trafego.

Havia 23 caminhos de ferro concedidos com a garantia nacional, dos quaes muitos e possivel que nao passem de projecto.

As concessoes sem garantia representam uma extensao de 5:045 kilometros.

O producto liquido das linhas em exploracao e muito inferior a 1 % do preco da construccao.

As despezas da exploracao alcançam, termo medio, 72 % da receita total.

Ha 10 linhas garantidas, d'uma extensao de 3:504 kilometros, que custaram 376.000:000 pesetas e recebem 22.500:000 pesetas de garantia por anno.

Em julho ultimo deviam ao governo 52.500:000 pesetas, sendo:

Buenos-Ayres e Companhia del Pacifico.....	2.000:000 pesetas
Great-Western Argentino.....	1:800:000 »
Cordoba Central.....	1.450:000 »

D'esta importancia nada foi abonado aos cofres do Estado, o que nao obstou a que este pagasse o anno passado 23.000:000 pesetas de garantia.

O governo considera um luxo a permanencia de duas direcoes, uma em Londres e outra em Buenos-Ayres, e pensa em applicar o artigo 4.º da lei dos caminhos de ferro, que diz que nao se reconhecerá nenhuma despeza de administracao fora da Republica para o calculo da garantia.

Notas varias

Estatistica curiosa

Da estatistica dos incidentes occorridos nos caminhos de ferro em Franca e na Inglaterra em 1891 resulta que na Inglaterra houve um viajante morto em 3.517:000 e um ferido em 430:000. Em Franca um morto por 7.000:000 e um ferido por cada 350:000.

Omittindo-se os desastres attribuidos a descuido ou imprudencia dos viajantes, resulta que em Franca houve um viajante morto por 27.800:000, e em Inglaterra um por cerca de 28.000:000; em 1879, a queda da ponte de *La Tay* fez subir esta proporcao a um por 7.503:000.

Convem notar que os caminhos de ferro francezes transportam 139.000:000 de viajantes de todas as classes, e os inglezes 562.000:000; em Franca o numero de viajantes por kilometro e maior e os wagons vao mais cheios do que em Inglaterra, influenciando esta circumstancia na gravidade das consequencias dos accidentes.

Incendio

Na manha de 24 manifestou-se incendio na estacao de Fuentes de Oñoro, na linha ferrea de Salamanca a Villar Formoso, ardendo o corpo central do edificio de passageiros. Foram salvas a escripturacao e a mobilia e nao houve desgraças.

O edificio esta seguro nas companhias hespanholas *La Fenix e Urbana*.

Avisos de servico

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Modificacao de horario dos comboios rapidos entre Lisboa e Caldas da Rainha

Desde 20 do corrente, as marchas dos comboios n.ºs 97 e 98, rapidos entre Lisboa (Rocio) e Caldas da Rainha, serao as seguintes:

As terças, quintas-feiras e sabbados: partida de Lisboa (Rocio) ás 4 h. e 5 m. da tarde, chegada ás Caldas da Rainha ás 6 h. e 53 m.

As segundas, quartas e sextas-feiras: partida das Caldas da Rainha ás 7 h. e 50 m. da manha, chegada a Lisboa (Rocio) ás 10 h. e 55 m.

Estes comboios realizar-se-hao até 10 de setembro, inclusivê. Lisboa, 15 de agosto de 1892.

Banhos em Fadagosa

Desde 23 do corrente até 30 de outubro proximo, as estacoes abaixo indicadas venderao para Marvão bilhetes simples e de ida e volta pelos seguintes precos:

Bilhetes simples — De Portalegre, Assumar, Santa Eulalia e Elvas: 1.ª classe, 1\$620; 2.ª, 1\$260; 3.ª, 720.

Bilhetes de ida e volta (validos por 10 dias) — De Portalegre, Assumar, Santa Eulalia e Elvas: 1.ª classe, 2\$430; 2.ª, 1\$890; 3.ª, 1\$080.

Condições

1.ª Estes bilhetes sao validos para todos os comboios ordinarios, que tenham ligacao em Torre das Vargens, entre as estacoes supra indicadas e o ramal de Caceres.

2.ª E' concedido o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagens a cada passageiro.

3.ª Nao se concede meios bilhetes.

4.ª As mudancas de classe serao cobradas pelas differencas dos precos do presente.

5.ª Estes bilhetes servem unicamente entre a estacao de procedencia e a de destino nos mesmos indicada, pelo que todo o que for encontrado em outra estacao, ou em outra data ou comboio, e absolutamente nullo.

6.ª Ficam em vigor todas as condicoes das tarifas geraes, no que nao seja contrario ao que no presente se estipula.

Lisbo, 17 de agosto de 1892.

Desde 28 do corrente até aviso em contrario terá lugar entre Porto e Ovar mais o seguinte comboio diario de ida e volta:

Ida—Porto, partida, 12,0; Ovar, chegada, 1,12 da tarde.

Volta—Ovar, partida, 11,0 da tarde; Porto, chegada, 12,25 da manhã.

Lisboa, 19 de agosto de 1892.

Os comboios n.º 75 e 76 que segundo aviso ao publico B. 403 foram prolongados a Caldas da Rainha até 31 do corrente, serão mantidos n'este serviço até 30 de setembro de 1892.

Lisboa, 23 de agosto de 1892.

Desde 1 de setembro até 31 de outubro effectuar-se-ha diariamente um comboio de ida e volta entre a estação de Figueira da Foz e o apeadeiro de Banhos d'Amieira, sendo o horario o seguinte:

Ida—Figueira da Foz, partida, 8 h. da m. chegada, 8,20 da m. Volta—Banhos d'Amieira, partida, 10,15 da m. chegada 10,35 da m.

São validos para estes comboios os bilhetes ordinarios simples e de ida e volta e os bilhetes especiaes do serviço de banhos, cartaz A. 290.

Lisboa, 23 d'agosto de 1892.

O Director geral da companhia
Manoel Affonso d'Espregueira

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Serviço combinado com a Companhia do caminho de ferro de Guimarães

Desde o dia 31 do corrente, fica annullada a tarifa especial M. D. G. n.º 2 de grande velocidade, para *bilhetes simples* e de *ida e volta* a preços reduzidos, entre as estações de Braga e Guimarães e vice-versa, datada de 10 de setembro de 1885.

Porto, 12 de agosto de 1892.

Caminho de ferro de Guimarães

Annulação da tarifa M. D. G. n.º 2
grande velocidade. Bilhetes a preços reduzidos, entre as estações
de Guimarães e Braga

Desde o dia 31 de agosto corrente fica annullada a tarifa M. D. G. n.º 2, grande velocidade, combinada com os caminhos de ferro do Minho e Douro. Desde o mesmo dia a estação de Guimarães venderá bilhetes ordinarios para a de Braga, pelos preços e condições das tarifas geraes das duas linhas.

Porto, 12 de agosto de 1892.—Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, o gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Serviço de Via e Obras

TAREFA N.º 15—Fornecimento de travessas de pinho nacional

Na estação de Santa Apollonia em Lisboa, secretaria da exploração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, perante o Engenheiro Chefe da exploração pela 1 hora da tarde do dia 7 de Setembro, serão recebidas propostas para o fornecimento de 50:000 travessas de pinho nacional destinadas á conservação da via.

As condições para adjudicação estão desde já patentes na estação de Santa Apollonia e repartição de Via e Obras.

As propostas deverão ser dirigidas ao Engenheiro Chefe d'Exploração em carta fechada, tendo exteriormente no sobrescripto a indicação: Proposta para o fornecimento de 50:000 travessas, e ser redigidas no theor seguinte:

Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes 50:000 travessas de pinho nacional, não creosotadas, sendo 30:000 da 1.ª categoria pelo preço de... réis (por extenso) cada uma, 15:000 de 2.ª categoria pelo preço de... réis cada uma e 5:000 de 3.ª categoria pelo preço de... réis cada uma na conformidade das condições patentes na repartição de Via e Obras de que tomei pleno conhecimento.

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

Para concorrer a esta cada licitante depositará previamente no cofre da Companhia Real a quantia de 500,000 réis que lhe será devolvida, se a proposta não for acceite, de que será avisado.

O documento comprovativo d'este deposito acompanhará a proposta, mas fóra do involucro fechado contendo a proposta.

Em caso d'empate no preço das propostas, proceder-se-ha, acto continuo, a licitação verbal entre os licitantes que offerecerem equal preço não sendo admittido laço inferior a 1:000 réis na totalidade do fornecimento.

Lisboa 22 d'agosto de 1892.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que até á uma hora da tarde de 6 de setembro proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, recebem-se propostas em carta fechada, para adjudicação do fornecimento de uma machina do systema Mohr para experimentar metaes.

Para ser admittido a licitar, tem o proponente de fazer o deposito provisorio da quantia de 15,000 réis, na thesouraria dos mesmos caminhos de ferro, que será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total do fornecimento, por aquelle dos licitantes a quem o mesmo fór adjudicado, e terá lugar na caixa geral de depositos á ordem da direcção dos referidos caminhos de ferro.

O caderno de encargos está patente na secretaria da direcção, largo do Carmo n.º 32, onde póde ser examinado nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 17 de agosto de 1892.—O director, *J. P. Tavares Trigueiros*.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

No dia 12 do mez de setembro, pela 1 hora da tarde, na administração do bairro Oriental d'esta cidade, e em presença do respectivo administrador, serão recebidas propostas, em carta fechada, para o fornecimento de 200 toneladas de creozote.

A base da licitação para cada tonelada metrica de 1:000 kilogrammas é de 23,000 réis, que será feita segundo as condições para ella estabelecidas, e que se acham patentes na secretaria dos armazens geraes, onde podem ser examinadas nos dias não feridos, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Os licitantes são obrigados a apresentar na referida secretaria, com oito dias de antecipação, uma amostra do creozote a fornecer, em quantidade não inferior a meio kilogramma.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 115,000 réis na Caixa geral de depositos, ou na sua delegação n'esta cidade, devendo apresentar no acto do contracto documento que prove terem effectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte fórma: «O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 17 de agosto ultimo, 200 toneladas metricas de 1:000 kilogrammas de creozote, pelo preço de... réis cada uma.» Data e assignatura do proponente.

Toda a proposta que não estiver conforme com o presente annuncio, será nulla e de nenhum effeito.

Porto, 17 de agosto de 1892.

O engenheiro-director
Augusto Cesar Justino Teixeira.

Entrega de empreitadas — Á estação de S. Bento

Pelo sr. Hyppolite de Baère foram entregues a uma commissão technica de que era presidente o sr. conselheiro João Joaquim de Mattos e vogaes os engenheiros srs. Francisco Perfeito de Magalhães e Araujo e Silva, director das obras publicas do districto, as empreitadas D e C, relativas a trabalhos executados no ramal da nova estação central de S. Bento.

A recepção da primeira d'estas empreitadas, que comprehendem o tunnel da Ave-Maria foi provisoria, e definitiva a da segunda.

Assistiram á recepção o sr. conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira, illustre director dos caminhos de ferro do Minho e Douro e o sr. Justino Marques d'Oliveira, engenheiro chefe de secção.

Serviço de Via e Obras

TAREFA N.º 16—Fornecimento de 10:000 travessas de carvalho nacionaes

Na estação de Lisboa em Santa Apollonia, secretaria da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, perante o sr. Engenheiro Chefe d'Exploração pela 1 hora da tarde

do dia 7 de Setembro serão recebidas propostas para o fornecimento de 10:000 travessas de carvalho nacionaes, destinadas a conservação da linha.

As condições para esta adjudicação estão desde já patentes na estação de Santa Apolonia e repartição de Via e Obras.

As propostas deverão ser dirigidas ao Engenheiro Chefe d'Exploração em carta fechada, tendo exteriormente no sobrescripto a indicação:

Proposta para fornecimento de 10:000 travessas de carvalho, e ser redigidas no theor seguinte:

Eu abaixo assignado, residente em..... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes 10:000 travessas de carvalho, sendo 2:000 de 2,80x3,12x0,24 pelo preço de..... réis cada uma;—7:000 de 2,80x0,13x0,26 pelo preço de..... réis cada uma;—1:000 de 2,80x0,14x0,28 pelo preço

de..... réis cada uma, na conformidade das condições patentes na repartição de Via e Obras, de que tomei pleno conhecimento Data, assignatura e preços devem ser por extenso e em letra bem intelligivel.

Para concorrer a esta adjudicação, cada licitante depositará previamente no cofre da Companhia a quantia de 200:000 réis que lhe será devolvida se a proposta não for acceite, do que será avisado. O documento comprovativo d'este deposito acompanhará a proposta, mas fóra do involucro fechado, contendo a proposta.

Em caso d'empate no preço das propostas, proceder-se-ha, acto continuo, á licitação verbal entre os licitantes que offerecerem equal preço não sendo admittido lanço inferior a 1:000 réis na totalidade do fornecimento.

Lisboa 24 de agosto de 1892.

O Director Geral Manuel Affonso d'Espregueira

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA Hotel Atlantico — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre de la capitale et près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1:000 à 2:500 par jour.

LISBOA Grande Hotel Continental — Largo de S. Domingos, 16, proximo da estação central do Rocio — Serviço esmerado. — Prop. Manuel Gonçalves.

LISBOA Hotel Avenida — Maison de 1.^{er} ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Propr. João da Matta, 1.^{er} 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 1:000 réis em diante.

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

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

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

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

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

CINTRA Hotel Nunes — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1:000 a 2:000. — Prop. João Nunes.

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

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

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

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

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

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

LUSO-BUSSACO Hotel Serra — Magnificos quartos, boa meza, lindas vistas e jardim. Preços 900 e 1:000 conforme os quartos. Prop. Manuel G. Serra.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mercado de metaes

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

Cotações semanaes para Portugal e Hespanha em 28 de agosto

Zinco		PREÇOS	
Caes Londres.....	20 15	-	-
Chapas de zinco			
F. o. b. Antwerp.....	23 15	-	21 5
Chapas de cobre			
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	56	-	-
Arame de cobre			
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	-	-	6 ³ / ₄
Ferro			
Chapas, North Country.....	6	-	6 5
" Staffordshire.....	7	-	7 5
" Belgian n.º 2.....	5 17	6	-
" " 3.....	6 2	6	-
Barras, North Country.....	6 5	-	6 10
" Staffordshire.....	6	-	6 5
" Belgian n.º 2.....	4 14	-	-
" " 3.....	5	-	-
Barras T. North Country.....	7 5	-	7 10
" Staffordshire.....	7	-	7 5
" Belgian n.º 2.....	5 17	-	-
" " 3.....	6 7	6	-
Angulos, North Country.....	6	-	6 5
" Staffordshire.....	6 10	-	6 15
" Belgian n.º 2.....	5 4	-	-
" " 3.....	5 12	-	-
Para arcos, M. M. & C. ^a	6 5	-	-
" W. I. W.....	6 7	6	-
Folha de Flandes			
B. I. Coke.....	-	13	10 1/2
C. A. Charcoal.....	-	16	4 1/2
Chapas de ferro galvanizado ondulado			
20 G..... f. o. b. Liverpool	11 15	-	11 15
22 e 24 G..... " "	12	-	12 5
(5/- to 17/6 por ton. extra f. o. b. Londres)			
Chapas de latão			
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	-	-	6
Arame de latão			
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	-	-	5 5/8

Tubos de chumbo			
F. o. b. Londres.....	12	-	-
Chapas de chumbo			
F. o. b. Londres.....	11 10	-	-
Estanho em lingotes			
F. o. b. Londres e Liverpool.....	99	-	-
Estanho em baass			
F. o. b. Londres e Liverpool.....	93	-	-
Cobre ordinario.....	40 15	-	47 5
Cobre escolhido.....	48	-	49 70
Prata.....		38 1/4	

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

Recommandées

- Lisboa.**—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa.—Edwards Brothers—rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa.—Rodolfo Reck—rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—vinhos, fructas, e outras commissões,—rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—José Monteiro da Silva—Travessa de S. Nicolau 19.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Santarem.—José F. Canha.
Portalegre.—Brito & Irmãos, agencia de despachos.
Porto.—Augusto Laverré—rua de S. Francisco.
Porto.—A. Alberto Gonçalves, rua das 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 Buildings.
Manchester.—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.
Bruxellas.—P. Willemin—Avenue Louise, 217.
Hambourg.—Augusto Blumenthal.
Praga, (Bohemia) — Arthur Gobiet—Karolinental.

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

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

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 donches d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leuchorrhéas, inflamações de quaesquer orgãos, etc.

Na sede 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.

Desde 1 de julho ha bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois mezes.



THERMAS DE CALDELLAS

Grande Hotel da Bella Vista

Gerente: Delphim José Rodrigues — Caldellas, 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 de 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

Frederico Collares

Successor da Companhia Perseverança

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

LISBOA

N.º telephonico, 595

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

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

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

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

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

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

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

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

Fundição — de ferro, bronze e outros metaes.

Balanças — decimaes, Roberval, e respectivos pesos.

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

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e acumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

RODOLFO RECK

LISBOA — 21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representante das seguintes importantes fabricas:

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

Gutehoffnungshütte, Oberhausen, para carris, vigas, ferro em barras, chapas, pontes e outras construcções metallicas.

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

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

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

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

Farbenfabriken, Elberfeld, anilinas, benzidinas e alizarinas.

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

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

J. B. FERNANDES & C.^a

Successores de José Gregorio Fernandes

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

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

Zinco, chumbo, cobre, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas, garrafões, linho para cordoaria e para fição, flor de enxofre, enxofre em pedra e moído

37 A, Beco do Carvalho, a S. Paulo, 37 A

268 a 272, Rua Vinte e Quatro de Julho, 268 a 272

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

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

FABRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES

CALÇADA DO CASÇÃO LISBOA

Premiado em todas as exposições

Depositos: R. da Magdalena, 17, 1.º; Lisboa—R. do Almada, 141, Porto

PRODUCTOS

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

A FUNDIÇÃO DO OUROO Ex.^{mo} Sr. Engenheiro—Alfredo de Moraes de Carvalho, na sua memoria.—Os combustiveis fosseis em Portugal, a folhas 24, disse:Referimo-nos á Fabrica de Ceramica dos srs. Almeida Costa & C.^a, nas Devezas.—A sua principal machina de vapor, da força de 70 cavallos, d'alta e baixa pressão, com expansão e condensação representa, pela regularidade do seu funcionamento um notavel progresso da nossa industria metalurgica, e faz honra á officina que a construiu.Pertence essa honra á **Fabrica de Fundição do Ouro** que foi a constructora d'essa importante machina e respectiva caldeira. Tambem foi construida n'esta **Fundição do Ouro** em fins de 1891 a excellente caldeira de vapor, da força util de 50 cavallos que se acha a funcionar na fabrica de Tecidos do Ill.^{mo} Sr. José Marianni, ás Devezas. A **Fundição do Ouro** já n'este anno construiu e vendeu 8 machinas de vapor, sendo 2 sem caldeira e 6 com caldeira, e d'estas foram 4 para a nossa Africa Occidental, alem de mais 1 caldeira sem machina, da força de 12 cavallos. Eleva-se a 84 o numero das machinas e caldeiras de vapor que esta fabrica tem construido até hoje, o que prova incotestavelmente o seu merecimento, pela preferencia que os compradores lhe estão dando.N'esta fabrica ha sempre 3 e 4 machinas de valor em construcção, e em todas as obras mechanicas, com o auxilio das novas machinas montadas este anno, os seus trabalhos rivalisam com os das melhores fabricas estrangeiras. A fabrica está franca a todos os visitantes que a desejem conhecer. O director gerente, *Luiç Ferreira de Souza Cruz*.**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

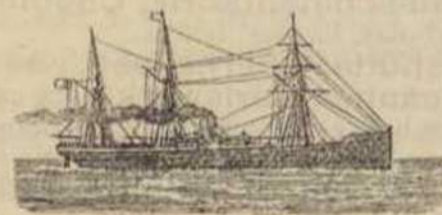
Cesar Fereal

Calle de la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 12 de setembro o paquete «Tamar» para:

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

Para Southampton e Antuerpia

Sahirá o paquete «TRENTE» esperado em 16 de setembro.

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

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

AGENTESEm Lisboa:—**KNOWLES RAWES & C.^a**—R. dos Capellistas, 31, 1.ºNo Porto:—**W. C. TAIT & C.^a**—Rua dos Inglezes, 23, 1.º