

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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

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

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

## Annexo d'este numero

Tarifa especial L. n.<sup>o</sup> 1, da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, para serviço de passageiros pelos comboios tramways.

## SUMMARIO

Os relatorios e a assembléa da Companhia Real.

Carta da Belgica, por A. Urban.

Parte oficial.—Portarias de 15, 16, 17 e 23 de setembro.

Tarifas de transporte.—Comboios tramways.

Consultas de assignantes.

Assembléa geral da Companhia Real.

Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo.

Notas de viagem.—II.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F. de Paris por G. Pessard.

Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.

Linhas portuguezas.—Os ascensores da estação central—Loanda a Ambaca—Ascensor Cainóes-Estrela—Companhia Nacional—Linhas na África.

Linhas hespanholas.—Madrid a Barcelona — Convocação—Porto-Rico—Vigo a Bayonna.

Linhas estrangeiras.—Bolívia—França.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.—Relatório do conselho.

Avisos de serviço.

Arromatações.

Casas recommendedadas.

Agenda do viajante.

Anuncios.

## Os relatorios e a assembléa da Companhia Real

**R**EALISOU-SE hoje a assembléa geral estatutaria da Companhia Real, e o desejo de dar aos nossos leitores noticia circumstanciada d'este facto, evidentemente importante na actual conjunctura, fez-nos retardar um dia a publicação d'este nosso numero.

Antes, porém, de dar noticia do que se passou n'essa assembléa, como adiante o faremos, passemos uma rapida revista aos documentos que, pelo conselho de administração, lhe foram presentes, e que serviram, portanto, de base de discussão.

São muito importantes e muito numerosos (7 infolios) esses documentos e sentimos que o espaço nos falte para os reproduzir, na integra, pelo alto valor que elles tem para a historia da nossa viação acelerada e para a resolução das questões pendentes sobre a administração d'aquella companhia nos ultimos annos, e modo de regularizar a sua situação actual, deveras difícil.

Do relatorio do conselho começamos hoje, como é da praxe, a publicar uma parte e iremos continuando a reprodução nos numeros seguintes.

Devemos porém adiantar desde já alguns esclarecimentos sobre esse documento.

D'elle consta que os productos da exploração, no anno findo, se elevaram a réis 3.292.482<sup>7</sup>466 ou menos 90.264<sup>7</sup>081 do que em 1890.

Os kilometros explorados, não contando com a Beira Baixa que só n'uma terça parte do anno esteve em exploração, foram 857. O producto médio annual kilometrico foi, pois, de 3.841<sup>7</sup>870 réis.

O movimento de passageiros aumentou consideravelmente no anno findo, apesar da crise que atravessa o paiz. Assim, enquanto que em 1890 se transportaram 2.310.240, em 1891 este numero subiu a 2.703.264. O percurso médio, porém, diminuiu de 71 a 53 kilometros apesar do que, o producto se elevou de 1.522 contos a 1.657.

O movimento de mercadorias foi de 1.117.876 tonelladas, e subtrahindo d'estas os transportes de serviço, restam, do publico, 544.680 tonelladas, que produziram 1.218.292<sup>7</sup>897 réis, menos 30.000 tonelladas, numeros redondos, e 68 contos do que no anno anterior.

No movimento pelas fronteiras houve um aumento de 28.976 passageiros e 794 tonelladas em grande velocidade e diminuição de 16.627 tonelladas de mercadorias.

As despesas de exploração foram de 1.543.941<sup>7</sup>179 réis, ou mais 38.852<sup>7</sup>406 réis do que no anno anterior.

Só as diferenças de cambio no custo do carvão produziram um aumento de 13.395<sup>7</sup>043.

O lucro liquido foi de 1.748.541<sup>7</sup>287 que passou á conta de ganhos e perdas.

Na exploração das linhas de Madrid-Cáceres-Portugal houve um excedente de 770.782 pesetas, que para pagamento dos encargos, cerca de 3 milhões, representa um déficit de pesetas 2.196.828 ou 395 contos.

Occupando-se da caixa de soccorros e reformas dos empregados, nota o relatorio que a verba votada pela assembléa geral de 11 de junho de 1884, como subsidio para pagamento da contribuição industrial do pessoal, já não chega nem á 3.<sup>a</sup> parte d'esse pagamento, pelo que o conselho é de parecer que elle passe para a companhia, deixando a caixa de receber aquelle subsidio.

Historia o conselho a discussão que manteve com o governo com respeito á nomeação, por este, da comissão executiva, decreto e protesto que aqui publicámos nos nossos numeros de 1 e 16 de maio, e as transformações porque tem passado os negócios das linhas hespanholas de Cáceres, Oeste e Grande Central, das quaes linhas só a primeira representava, até 31 de dezembro findo, uma perda de 3.825 contos.

Resumindo, as despesas e encargos annuaes montam líquido a 2.880 contos.

As receitas líquidas para o anno corrente são avaliadas em 2.000 contos; resta portanto, um déficit annual de 880 contos.

O conselho termina por propôr a aceitação da exposição de Mr. Closon, representante dos obrigatários franceses, e pede á assembléa auctorisação para nego-

ciar com os credores a conversão e redução da dívida e a reorganização da sociedade.

Este relatório tem o voto do sr. conde de Burnay como vencido, reservando-se explicá-lo na assembleia geral.

Annexo ao relatório vêem-se vários documentos em numero de 37 e o parecer do conselho fiscal, conforme com o de administração.

Um d'elles, o 24, é a alludida proposta de M. Closon que se resume em:

1.º Conversão em obrigações de 3 p. c. de todas as da companhia, reduzindo-as a metade ou 300.000 obrigações de 400 fr.;

2.º Pagamento integral de toda a dívida fluctuante com 150.000 obrigações de 3 p. c. também de 400 fr.;

3.º Criação de mais 50.000 obrigações iguais aquelas para pagamento das obras a executar (8 milhões) e dos encargos de Cáceres e Oeste (12 milhões) durante os primeiros 10 anos;

4.º Criação de mais 354.000 obrigações novas, para que fosse dada, como compensação, uma a cada nova obrigação aos actuais obrigatários e uma a cada acção.

Assim calcula Mr. Closon que o encargo das primeiras 500.000 obrigações, juro e amortização, seriam 8 milhões, e sendo possível elevar a receita líquida a 14 milhões, ficaria um saldo líquido de 6 milhões, que permitiria repartir anualmente 14 francos por acção e igual verba a cada uma das obrigações entregues aos possuidores das primeiras, o que, equivalendo a um juro destas de 26 francos, elevaria o seu juro a 6,5 p. c. com 1 p. c. anual para amortização, ficando assim estes títulos sendo um papel de primeira ordem.

Esta proposta tem o parecer favorável do *comité* de Lyon, segundo afirmou M. Closon, e a promessa do sr. Barão de Merck de que, no caso deste plano ser aceite pela maioria dos obrigatários franceses, fará todo o possível para que na Alemanha se lhe não levantem dificuldades. Tem, porém, o voto contrário do sr. conde de Burnay que a considera inexecutável por ficar por ella a companhia constituída com um capital fictício, e por haver nos números vários erros, não se atendendo às diferenças de cambio e ao selo dos títulos a criar que se elevaria a 600 contos.

Por separado foram publicados ainda uns annexos a este relatório, sobre correspondência trocada com o Banco Lusitano, contractos para a transferencia dos caminhos de ferro meridionais, empresa construtora da Beira Baixa e rescisão do da construção do annexo da Central.

Um terceiro folheto publica as resoluções tomadas na assembleia geral de 7, 9 e 16 de janeiro e o parecer da comissão n'ella nomeada, sobre o relatório que a administração então apresentou.

Os 4 annexos restantes são os relatórios dos diferentes grupos de credores sobre a situação da companhia.

O mais completo é evidentemente o de Mr. Lhomme, inspector de finanças e encarregado pelo *comité* dos obrigatários de Paris de proceder ao exame da situação da companhia, o qual, depois de examinar minuciosamente todas as contas e analisar com verdadeiro critério a sua justificação, termina por propor o seguinte plano:

1.º A criação de acções para os actuais obrigatários, necessárias para lhes dar, em assembleia geral, a faculdade de eleger os seus administradores.

2.º Emissão de obrigações privilegiadas, ou de 95.000 acções de 500 fr., para fazer face aos 45 milhões de fr. indispensáveis para pagamento da dívida fluctuante e conclusão de trabalhos.

Convindo aos obrigatários actuais subscrever estas acções, cada subscriptor d'uma seria privilegiado por 3 obrigações de 3 % ou por 2 de 4 1/4 p. c. recebendo assim 45 francos de juros.

Assim se evitariam, diz Mr. Lhomme, os gastos de emissão de um empréstimo; os obrigatários que subscrevem as novas acções obteriam a preponderância na administração da companhia, e os demais e outros credores teriam a certeza de uma repartição anual de 30 % dos seus *coupons*, com esperanças de melhoria.

Bem entendido que Mr. Lhomme, n'este seu plano, põe inteiramente de parte os actuais accionistas.

Segundo este plano, a liquidação de 1893, considerado como um anno normal, daria os seguintes resultados:

Receitas.....	fr	12.000:000
A deduzir 30 % de perdas de cambio		3.600:000
Resta .....		8.400:000
Tirando o juro de 5 % e amortização dos		
45 milhões a pedir emprestados.....		2.400:000
Ficavam líquidos.....		6.000:000

a dividir pelos 18.800:000 de encargos annuaes, o que daria cerca de 30 %.

Outro folheto publica o relatório de Mr. Ferré engenheiro, antigo director dos caminhos de ferro servios e também representante do *comité* de Paris, que se limita ao exame das contas do balanço de 31 de dezembro, no que se refere à parte técnica, não apresentando proposta no que se refere à reorganização social e tão sómente expondo ideias sobre o meio mais económico e regular de fazer a futura exploração e a escripturacão dos seus gastos.

Mr. Flament, perito de contabilidade, examina também, no seu relatório, o sistema actual das contas e propõe n'elie importantes modificações sendo:

Reforma geral da contabilidade, segundo o methodo e os quadros adoptados por todas as explorações similares, tornando especialmente a *caixa* independente da contabilidade geral;

Criação d'un serviço contencioso, e de outro dirigindo uma caixa de amortização de coupons e títulos;

Divisão da conta «Diversos em conta corrente»

Liquidação das contas antigas «contas em suspenso, diversos em conta corrente, tráfego a liquidar»;

Abertura de uma conta de liquidação geral do exercício de 1891, á qual vão todas as operações cuja responsabilidade pertence á administração antiga da companhia e suas consequencias.

Finalmente temos o relatório da comissão dos credores de dívida fluctuante portugueza, e que justamente por emanar de compatriotas deixámos para o fim.

Subscreve-o o sr. Perestrello de Vasconcellos, relator, e os srs. Lima Mayer e Xavier Cohen.

Expõe o exame que esta comissão fez ao activo e passivo da companhia abstendo-se do estudo da legitimidade dos diversos creditos, concluindo pelo seguinte parecer para a solução do problema financeiro da companhia, o qual resumimos:

1.º Annullação por completo do contracto com o Grande Central.

2.º Acordo com os portadores das 79.000 obrigações do Oeste para redução do capital, de forma que a receita líquida da linha d'Astorga chegue para o serviço das obrigações e sobre ainda para os juros e amortização das despesas feitas com a construção;

3.º Redução do numero de acções de Cáceres, ou do dividendo.

4.<sup>o</sup> Acordo com os obrigatarios de Caceres para a redução do capital obrigações;

5.<sup>o</sup> Emissão de um grande emprestimo, em obrigações de primeira hypotheca, para pagamento da dívida fluctuante, pagamento dos trabalhos a executar e para conversão das actuaes obrigações, reduzindo o seu numero de modo a aliviar os encargos annuas.

Esta solução, como os leitores vêem, é muito vaga, não se fixando, sequer, numeros ou valores, nem os limites a que se pôde ou se deve chegar para conseguir o *desideratum* enunciado n'estes 5 numeros.

Escrevemos aqui antes da assembléa geral que se realizará hoje e da qual daremos desenvolvida resenha em noticia separada na pag. 293 d'este numero, e ao terminarmos a analyse succinta de tão importantes documentos, não podemos deixar de notar que as propostas até hoje apresentadas para a reorganização da companhia sejam por demais vagas e dependentes de accordos que não estão feitos, de negociações que abortariam, de mil vicissitudes que, à força de modificações, deixariam o primitivo plano de todo transtornado.

O que desejariamos, depois de tanto tempo de estudos e incertezas, seria ver um plano definido e concorde, uma proposta unica e com a conformidade de todos, um resultado concludente que mostrasse a obrigatarios e accionistas, a credores e a contractistas, ao governo e ao publico, qual a orientação que vão seguir os negócios da mais importante companhia portugueza.

Virá ella a lume na assembléa? Teremos esperança de que em breve esse resultado nos appareça? *That is the question!*

### A nossa carta da Belgica

*Bruxellas, 25 de Setembro de 1892*

A administração do Grande Central Belga acaba de publicar:

1.<sup>o</sup> Um 73.<sup>o</sup> supplemento á tarifa geral (tomo I) applicavel aos transportes de mercadorias, etc., a efectuar entre as suas estações belgas (comprehendendo Vireux e Givet);

2.<sup>o</sup> Um 21.<sup>o</sup> supplemento á tarifa geral applicavel ao mesmo transporte entre as suas estações belgas, d'um lado, e as das rôdes do Estado Belga e de diversas companhias, por outro lado;

3.<sup>o</sup> Um 10.<sup>o</sup> supplemento á tarifa commum para o transporte de mercadorias entre a Belgica e a Baviera.

\*

Annuncia-se uma nova conferencia que se realizará em Berne em 30 de setembro, na qual os delegados dos diferentes governos que adheriram á convenção internacional para o transporte de mercadorias apresentarão as ratificações dos respectivos governos.

A nova convenção produzirá, pois, efeito em toda a Europa — á excepção da Inglaterra — no 1.<sup>o</sup> de janeiro proximo.

Pelo que respeita á Belgica, esta convenção não lhe trará grandes modificações, por ser a nova lei sobre o contracto de transportes baseada nas disposições da convenção de Berne.

\*

As exportações de mercadorias de New-York para Antuerpia, durante a semana finda em 22 de agosto, attingiram um valor total de 227.404 dollars.

Durante os oito primeiros mezes de 1892 entraram no porto de Gand 655 navios com a lotação total de 324.527 tonelladas; differindo do anno precedente, no

mesmo periodo, em menos 18 navios e mais 6.508 tonelladas.

\*

Já deve ter sido dada pela imprensa diaria de Lisboa aos seus leitores a noticia da explosão de grisú, ou antes do *vulcão* que rebentou na mina de carvão do Agrappe, em Tramerries.

Um *vulcão* consiste n'um expansão subita e violenta de gazes e de poeiras accumuladas n'um *bolso*; não houve, pois, inflamação do terrível gaz.

A explosão teve lugar á profundidade de 610 metros na galeria de esgoto, onde se produziu o sinistro de 1879. Fez 33 victimas, entre as quaes 25 mortes.

Os trabalhos de salvação foram emprehendidos imediatamente pelos engenheiros da mina. Ponco depois chegaram ao local do sinistro os srs. Dejaer, engenheiro em chefe, e os engenheiros do corpo de minas. A ascenção das victimas fez-se com facilidade em consequencia de não ter a explosão causado grandes estragos nos trabalhos.

Os estragos materiaes são insignificantes.

\*

Nos sete primeiros mezes de 1892 os direitos alfandegarios cobrados foram de 18.450.319 francos, contra 18.179.216 em 1891.

\*

A comissão constituída em Bruxellas para a União Internacional das tarifas alfandegarias prosegue com actividade na sua tarefa. O relatorio sobre o primeiro exercicio da União (7 d'abril 1891 — 31 de marzo de 1892) será em breve dirigido aos 51 Estados adherentes.

Desde o começo do segundo exercicio, a comissão publicou as tarifas dos seguintes paizes: Paizes-Baixos, Allemanha, Mexico, Japão, Nova-Zelandia, Venezuela, Victoria, Romania e Dinamarca.

Prepara-se actualmente a publicação da tarifa da Austria-Hungria e estão no prélo as novas edições das tarifas de Portugal e da Italia.

\*

Mr. Léon Van Keeberghen, que exerce as funcções de presidente da comissão da Bolsa e juiz do Tribunal do Commercio da nossa praça, acaba de ser nomeado Cavalleiro da Ordem de Leopoldo. Os seus numerosos amigos do Tribunal e da Bolsa acolheram a sua nomeação com grande jubilo e ofereceram-lhe nessa occasião um banquete.

*A. Urban.*

### Parte oficial

**Ministerio das obras publicas, commercio e industria**

**Direcção geral de obras publicas e minas**

**2.<sup>a</sup> Repartição — Caminhos de ferro**

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes auctorisação para adaptar ao serviço de hotel, em conformidade com o projecto datado de 20 de junho ultimo, o edificio annexo á estação central da linha ferrea urbana de Lisboa, e que da mesma estação faz parte integrante, sendo-lhe portanto applicaveis a condição 7.<sup>a</sup> do alvará de 9 de abril de 1887, e os artigos 25.<sup>o</sup>, 26.<sup>o</sup> e 27.<sup>o</sup> do contrato de 14 de setembro de 1859: ha por bem Sua Majestade El-Rei, tendo ouvido a junta consultiva de obras publicas e minas, e conformando-se com as informações das direcções geraes dos correios, telegraphos e pharoes e das alfandegas e contribuições indirectas, aprovar o projecto mencionado com as seguintes condições:

1.<sup>a</sup> A companhia deverá desde já ceder na estação do Caes dos

Soldados o espaço que fôr necessário para instalação dos serviços telegrapho-postais respectivos, e outro na estação do Entroncamento para construção de uma estação telegraphica do estado, sendo estas cedencias gratuitas, em substituição do espaço que, segundo o disposto na portaria de 26 de julho de 1880, devia ser reservado no referido annexo para o serviço telegrapho-postal;

2.<sup>a</sup> Deverá, como é reclamado pela direcção geral das alfandegas e contribuições indirectas, ser suprimida a comunicação projectada entre o hotel e a plataforma da estação, devendo os locaes do restaurant e rétretas ficar completamente isolados do hotel e seus pateos, sendo as janellas respectivas munidas de grades de ferro e de rede de arame de malha miuda;

3.<sup>a</sup> As comunicações projectadas entre o edificio annexo à estação e o predio contíguo na praça dos Restauradores deverão ser tapadas logo que o governo assim o ordene, sem indemnização alguma á companhia ou outra qualquer entidade, sob qualquer pretexto ou fundamento, não dando o facto da existencia de tais comunicações direitos de especie alguma ao proprietario do referido predio.

Ficam por esta forma modificadas as disposições das portarias de 26 de julho e 12 de setembro de 1889.

O que se communica ao director da 1.<sup>a</sup> direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos efeitos.

Paço, em 16 de setembro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 1.<sup>a</sup> direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o auto de exame á segunda via da linha ferrea de cintura de Lisboa, entre Campolide e Chellas, e ás suas ligações com a primeira via e respectivos sinalaes de protecção, e bem assim aos apeadeiros de Sete Rios, Laranjeiras, Rego, Entre-Campos, Areeiro, Chellas e Marvila, lavrado em 1 do corrente mez, pelos engenheiros encarregados do referido exame: ha por bem, conformando-se com o parecer de 12 d'este mez, da junta consultiva de obras publicas e minas, auctorizar que a referida segunda via seja aberta á circulação provisoriamente enquanto não fôr dado cumprimento, em conformidade com o disposto na portaria de 29 de agosto proximo passado, ás disposições da condição 24.<sup>a</sup> do alvara de 9 de abril de 1887, da condição 22.<sup>a</sup> do alvara de 7 de julho de 1886 e da condição 5.<sup>a</sup> do alvara de 23 de junho de 1887.

O que se communica ao director da 1.<sup>a</sup> direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos efeitos.

Paço, em 17 de setembro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 1.<sup>a</sup> direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que a estação do Bouro, no caminho de ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, baixe de classe, passando a ser considerada apeadeiro, sem alteração do que está estabelecido e é aplicado á taxa dos transportes com relação á mesma estação, mas sendo permitido o levantamento da segunda via e respectiva agulha, e da balança de wagons, continuando a funcionar o caes de mercadorias coberto e descoberto, e a respectiva via de resguardo: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 5 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas, deferir nos termos mencionados o alludido pedido.

O que se communica ao director da 1.<sup>a</sup> direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos efeitos.

Paço, em 15 de setembro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 1.<sup>a</sup> direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 15 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar, com as condições constantes da parte do mesmo parecer, que por copia se remette com a presente portaria ao director da 1.<sup>a</sup> direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, o projecto, datado de 30 de julho ultimo, de reconstrução de uma parte do tunnel de Alcantara no caminho de ferro de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, na extensão de 30 metros, contados da boca sul do mesmo tunnel.

O que se communica ao referido director fiscal para os efeitos devidos.

Paço, em 23 de setembro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 1.<sup>a</sup> direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

## Tarifas de transporte

*Comboios tramways.*—Acompanha este numero a tarifa n.<sup>o</sup> 1 que determina os preços e condições do serviço dos comboios tramways ou comboios ligeiros que brevemente se vae estabelecer no suburbios de Lisboa.

Simples em extremo na sua forma, como na sua essencia, não precisamos dar sobre ella qualquer explicação que seria desnecessaria.

Limitar-nos-hemos pois a festejar a sua apparição como uma fundada esperança de termos em breve estabelecido este serviço que tantas vantagens deve oferecer ao publico.

Em toda a parte onde, ao redor de uma cidade, se estabelecem linhas ferreas, existe o serviço de comboios curtos, destinados a ligar com o centro de actividade d'essa cidade as povoações suburbanas com maior rapidez do que o fazem os carros de viação por estradas.

Estes são destinados a servir propriamente os moradores das estradas pelas quaes transitam. Os comboios tramways teem applicação mais vasta; como que alargando a cidade, trasladam as populações para os pontos afastados do centro, promovem a instalação de famílias, de colonias, em logares mais hygienicos, pela facilidade e rapidez com que as conduzem d'ahi ao centro da cidade e vice-versa.

Em Lisboa, onde temos uma estação central verdadeiramente no coração da cidade, como raras outras a possuem, a creação de comboios n'este genero impunha-se, e estamos convencidos de que este novo serviço tão util se tornará, que em breve o veremos alargar-se a outros pontos para onde, por agora, não é estabelecido.

## Consultas de assignantes

A consulta que demos aqui sobre o transporte de um cão, da Covilhã para Braga, responde-nos o nosso estimado collega *A Covilhã*, perguntando:

«Não poderia o despacho ser efectuado ao abrigo do n.<sup>o</sup> 3 da tarifa geral de grande velocidade—*Recoragens ou mercadorias transportadas pela velocidade de passageiros?*

Um cão pequeno engaiolado, não será um animal pequeno metido em gaiola como perceitua aquelle n.<sup>o</sup> da tarifa?

Mas dada a hypothese de que assim não seja, visto haver artigo especial para cães, pôde o despacho custar, da Covilhã a Braga, tres mil e tantos réis, independentemente do custo do bilhete, sendo a taxa de 3 réis por kilometro?»

Em quanto á primeira pergunta, a resposta já quasi estava dada no nosso numero anterior, onde dissemos que, segundo o artigo VI das tarifas da Companhia Real, o transporte de cães só se efectua acompanhando passageiros, o que também dissémos não nos parecer suficientemente explicito, porque, se os caminhos de ferro servem para transportar tudo; se os mais perigosos animaes, como as mais innocentes e finas aves se transportam sem exigencia de companhia, não concebemos que só aos cães seja preciso para poderem ser transportados.

Todavia é certo que, pela tarifa geral, que constitue lei porque é aprovada pelo governo, nada mais se pode fazer.

Em quanto á 2.<sup>a</sup> pergunta diremos que a taxa do transporte devia ser:

Linha da Beira Baixa.....	500
Guia e imposto de sello.....	30
Linhos de Leste e Norte.....	780
» do Minho.....	180
Transmissão em Porto.....	20
Total.....	1.7510

Isto é: metade do que custou, segundo se diz, o transporte. Só se a estação taxou também a ida e volta...

Bem dissémos nós que o cão foi a banhos...

J. do C. D.—Abrantes—Engana-se V. Ex.<sup>a</sup> nos seus cálculos, como se enganou a estação.

A tarifa diz bem claramente «mínimo de cobrança 840 réis por tonelada», o que, com os 400 réis de despesas accessórias prefaz 1.240 por 1.000 kilos.

Ora tendo a sua exploração 2.740 kilos, temos que

$2.740 \times \frac{1.240}{1.000} =$	3.2397
mais de guia e arredondamento.....	23
sello para o Estado.....	60
Total.....	3.2480

Explicando dir-lhe-hei que aquelle mínimo significa que a tarifa só é aplicável a 60 quilómetros ( $60 \times 14 = 840$ ) ou pagando como tal, caso que se dá com a sua expedição que, percorrendo 44 quilómetros, paga como 60.

## Assembléa geral da Companhia Real

Reuniu hoje ás 12  $\frac{3}{4}$  da tarde, presidida pelo sr. conselheiro Carrilho, sendo escrutinadores os srs. Diogo Patrone e Alfredo dos Santos e secretario o sr. Alfredo Mendes da Silva. Assistiu á sessão o sr. Serpa, como commisario regio.

Para esta assembléa foram depositadas 22:345 accões, sendo 1:278 nominaes, e as restantes ao portador, 12:789 em Lisboa, 6:418 em Paris e 1:930 em Londres, representando, em total, 439 votos. Quasi todos os 100 accionistas estavam presentes.

Depois de um pequeno incidente sobre a escolha do presidente, foi lida na mesa a seguinte proposta e o respectivo parecer do conselho:

Os abaixo assignados, accionistas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, com direito de votar na Assembléa Geral ordinaria, convocada para o dia 1 de outubro proximo futuro, attendendo ao estado anormal da administração da Companhia, considerando quanto convém regularizar e simplificar essa administração conforme as leis do reino e os estatutos em vigor da Companhia nos termos dos artigos 39.<sup>a</sup> e 40.<sup>a</sup> dos mesmos estatutos, tem a honra de propôr á referida Assembléa Geral:

1.<sup>a</sup> Que ella delibere sobre as atribuições respectivas da comissão nomeada pelo governo, dos conselhos de administração e fiscal, e regularizar, de acordo com o governo, o modo de funcionar d'essas diferentes entidades.

2.<sup>a</sup> Que em consequencia da deliberação tomada sobre a primeira proposta se proceda á renovação parcial ou total dos conselhos de administração e fiscal.

3.<sup>a</sup> Que ainda em consequencia da mesma deliberação se resolva ácerca da nomeação de delegações ou comissões financeiras temporarias ou permanentes em Paris e Berlim e sobre a sua dotação.

4.<sup>a</sup> Que se delibere sobre as verbas que devem fixar-se para a remuneração dos administradores e membros do Conselho fiscal.

Lisboa 17 de setembro de 1892. (assignados) Alvaro Possolo, Antonio Botelho Sarmento, Joaquim Alfredo da Silva Ribeiro, Alexandre Magno de Campos Junior, costuma também assignar-

se Alexandre Campos ou Alexandre Magno de Campos, Frederico P. Palha, Adolpho Engeström, Jeronymo J. Abreu, José Guedes de Queiroz, Julio Dérouet, José Antonio da Silva.

O sr. Burnay, pedindo a palavra para uma questão prévia, historiou os seus actos, desde a assembléa de 16 de janeiro, as dificuldades que houve para realizar um acordo entre os membros do conselho e os representantes dos obrigatarios franceses, dificuldades que só se aplanaram n'un almoço a que o orador convidou uns e outros.

Defendeu-se de accusações que disse lhe eram feitas, tais como de presidir a uma reunião dos portadores de obrigações em Paris.

Combate como não viavel a proposta de M. Closon da qual disse não ter tido conhecimento senão na sessão em que foi apresentada.

Tambem discordou da convocação da assembléa para já, que só devia realizar-se quando se conhecesse a fundo a situação da Companhia, o que hoje não succedia porque o relatorio tinha grandes lacunas. Não pouse, por isso, apresentar proposta alguma definida sobre reconstituição da Companhia e só se limitava a aconselhar a maior prudencia e o maximo acordo entre todos para se conseguir aquelle fim, não sendo, a seu ver, impossivel realizar uma operação mais vantajosa do que a proposta de Mr. Closon, porque já em Paris lhe apresentaram a ideia de considerar as accões eguaes ás obrigações, ficando assim beneficiados os accionistas. Propoz, portanto, que se adiasse a assembléa.

Respondeu-lhe o sr. Dr. Reis Torgal declarando que se enganara quando confiou completamente no sr. Burnay, no qual via um banqueiro importante, abastado e activo e teve uma desillusão quando viu que depois d'aquelle sr. estar meses e meses em Paris, sem mandar noticia alguma, apenas de lá trouxe uma proposta para que a companhia fosse entregue completamente aos obrigatarios. Isto coincidia com as exigencias dos credores do paiz, de tomarem posse dos rendimentos publicos; o que seria o mais detestavel precedente.

Seguiram-se-lhes os srs. Alfredo da Silva e Simões de Almeida, que ambos combateram os actos do antigo conselho que geriu os negócios da companhia em 1891, analysando diversos actos d'elle, e varios pontos do relatorio.

Entre outras razões o sr. Silva disse que não podia aprovar as contas de 1891 porque havia um relatorio d'uma comissão de syndicancia que o governo, não comunicava a pessoa alguma, motivo pelo qual elle orador tremia do conteúdo de tal relatorio.

Tendo o sr. Torgal apresentado uma proposta para que fossem aprovadas as contas de 1891, de novo o sr. Burnay combateu os actos d'essa administração, fazendo insinuações e citando factos de maior ou menor importancia em desabono das pessoas que compunham então o conselho.

O sr. Dr. Campos d'Andrade declarou que por motivo de um voto seu o conselho resolvera publicar os annexos sobre os contractos da Beira Baixa, Meridionaes e negócios de compra de accões com o Banco Lusitano, e que d'aquelles dois contractos o primeiro foi impugnado pelo conselho, e do segundo se pedira ao governo que não approvasse a transferencia.

A requerimento do sr. Quintella foi a materia julgada discutida, e procedendo-se á votação foi rejeitada a proposta do sr. Burnay por 324 contra 23 votos e aprovada a do sr. Torgal por 318 votos contra 27.

Votou-se depois a proposta dos dez accionistas, que tambem teve approvação por 309 votos contra 6.

O sr. Possolo propôz que o conselho fosse substituído por outro, composto de 25 membros, dos quais se

nomeariam agora 21, ficando auctorizado a completar-se com 4 obrigatarios.

Ainda se discutiu largamente esta proposta e o seu complemento apresentado pelo sr. Dr. Alves de Sá, em que se declara que a revogação do actual conselho não implicava desconsideração para as pessoas que o compunham, e tão sómente que, não tendo o governo ainda aprovado a reforma dos estatutos, os negocios da companhia deviam reger-se pelos artigos que fixavam 25 membros para o conselho.

Tambem foi fixada a remuneração d'este em 1:200.000 annuaes a cada membro e 600.000 a cada um dos do conselho fiscal.

A proposta foi aprovada por 306 votos contra 8.

Procedeu-se por isso á eleição, saindo da urna os senhores:

*Conselho de administração:* Conde de Magalhães, Antonio Centeno, Francisco Teixeira de Queiroz, Marquez de Fontes Pereira de Mello, Jorge de Mello, Antonio Maria Pereira Carrilho, Carlos Eugenio d'Almeida, Manuel de Castro Guimarães, João Lobo Santiago Gouvêa, João Pedro Diogo Patrone Junior, Victorino Vaz Junior, Manuel Paes Villas Boas, Manuel José Monteiro, Luiz Gonzaga dos Reis Torgal, Barão de Merck, Henrich Hohenemser, Joseph Closon, O' Danican Phildor, Kergall, Armand Ferré e Conde de S. Januario.

*Conselho fiscal:* Dr. Carlos May Figueira, Visconde de Alemquer, Manuel Joaquim Alves Diniz, Antonio Pereira de Carvalho, Alvaro Possollo, Conde da Folgosa, Alfredo Mendes da Silva, Visconde de Melicio, Visconde de Mangualde, e Visconde de Taveiro (José).

Todo o Conselho de administração saiu eleito por 330 votos, menos os srs. Centeno que teve 284, Santiago, Kergall e S. Januario com 328, Manuel Monteiro 317.

Do Conselho Fiscal foram todos eleitos com 338 votos, menos o ultimo que teve 324.

O resultado d'esta assembléa significa, evidentemente, a victoria do grupo que n'ella apoiava a proposta de Mr. Closon, o que nos leva a crér que alguma coisa ha, por este lado, de definitivo, e tendente a uma proxima resolução das difficuldades da companhia.

E' o que ardenteamente desejamos, e cremos que n'este desejo somos acompanhados por todo o paiz, tão directamente interessado em que esta demorada questão se resolva.

## Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo

Sessão plenaria de 25 (13) d'agosto de 1892

Presidente—General Pétrroff.  
Secretario principal—M. A. de Laveleye.  
Secretario—M. L. Weissenbruch.

### I SECÇÃO

#### QUESTÃO III

##### Conservação das vias

*Qual é o melhor sistema a adoptar para assegurar a vigilancia, a conservação e a reparação das vias?*

Relator—M. Brunel.

O congresso adopta as conclusões propostas pela 1.<sup>a</sup> secção na sessão de 22 (10) de agosto de 1892.

##### I. Vigilancia da via

«O Congresso faz constar que as regras, em que se inspira a maioria das administrações de caminhos de ferro,

para a organisação do serviço de vigilancia da via propriamente dita pôdem resumir-se assim:

a) «Tendencia para a suppressão dos guardas especias encarregados da vigilancia, sendo esta confiada aos operarios das brigadas da conservação ordinaria da via;

b) «Reducção do numero de visitas a duas, e em certos casos a uma só por dia, fazendo-se a primeira visita de manhã, no momento dos operarios voltarem ao trabalho, ou, em algumas rôdes, antes da passagem do primeiro comboio do dia, e sendo effectuada a ultima, quasi para todas as linhas, no momento de acabar o trabalho e, muito excepcionalmente, depois da passagem do ultimo comboio;

c) «Supressão quasi geral de toda a vigilancia de noite sobre a via propriamente dita;

d) «Inutilidade de toda a vigilancia especial sobre o apertamento das cunhas nas vias estabelecidas com carris de cochins.

### II. Conservação da via

«O Congresso faz constar a tendencia geral das administrações de caminhos de ferro para adoptar na composição das brigadas o numero efectivo de 4 a 6 homens. Está geralmente calculado um homem por kilometro de linha de via dupla de grande trâfego.

«Este coifficiente decresce com a importancia do trâfego e o peso das machinas, e reduz-se mesmo em certas linhas de pequeno trâfego a 0,33 d'homem por kilometro.

«Em determinados casos ainda a composição das brigadas poude ser reduzida a menos de quatro homens, até a um cantoneiro trabalhando isolado.

«O numero dos agentes varia com as circunstancias e especialmente com o perfil da linha, a composição das vias, a velocidade dos comboios, o peso das machinas, a natureza do balastro, o clima e o estado da plataforma.

### III Renovação da via

«O Congresso faz constar, que os dois sistemas de conservação da via por meio de «revisão methodica» ou por «buscas» asseguram, um e outro, a segurança da circulação dos comboios.

«A escolha do methodo pôde variar por diversas circunstancias, especialmente em virtude do perfil da linha, da constituição da via, das condições de exploração e do sistema seguido na renovação das travessas.

«O sistema das revisões methodicas, cuja organização racional e completa data só de alguns annos, tem-se estendido rapidamente por todas as rôdes europeias.

### QUESTÃO VIII

#### Informações technicas da 1.<sup>a</sup> secção

*Letra B:—A conservação ordinaria das travessas metallicas. (Formulario III).—(Conservação ordinaria comparada com a das travessas de madeira).*

Relator M. Kowalski.

Depois de discutidas as conclusões propostas pela 1.<sup>a</sup> secção da sessão de 20 (10) de agosto de 1892, o Congresso adopta a seguinte resolução:

«Resultando das informações presentes, que a travessa metallica, quando collocada em condições de applicação racionaes, pôde produzir economia na despesa de mão de obra da conservação; convém continuar a colher os resultados obtidos pelo emprego das travessas metallicas».

(Continua).

## Notas de viagem

### II

Deixem que eu falle ainda do Bussaco.

É que este sitio encantador merece bem que d'elle se trate na imprensa como melhor merecia que d'elle tratasse o proprio paiz, se fosse mais cioso de conservar uma das suas bellezas, de a melhorar, de a tornar accessivel, convidativa, attrahente, como uma das curiosidades que chamam viajantes do paiz e de fóra, ideia que no estrangeiro tanto preoccupa as camaras municipaes e os governos, quando se trata de qualquer localidade que pôde ser ponto de reunião de viajantes.

As nossas *notas de viagem* teem, n'este ponto, que afastar-se da descripção *do que vé* quem visita aquella deliciosa matta, para descrever *o que devia ver-se* ali, o que deveria tornal-a um dos logares mais apraziveis, uma das maravilhas do nosso paiz.

A matta do Bussaco, pôde dizer-se afoutamente, é das mais bonitas senão a melhor da Europa. Não faltam n'ella perfeitos exemplares da nossa flora, arvores seculares ensombram ruas poeticamente occultas, belas estradas a cortam em todos os sentidos, excellente agua corre de diversas fontes, assentos em muitos pontos offerecem descanso ao visitante, regatos ciciando por entre macissos de esplendidos fétos refrescam o ambiente, salencias montanhosas deixam o visitante sobrepor-se áquelle lençol de ramaria em que todas as tonificações do verde se misturam n'uma promiscuidade phantastica.

E quando a estes pontos chega, o visitante acha-se deslumbrado pelo extenso horizonte que se lhe depára, sente-se enlevado na contemplação d'aquelle vastidão immensa em que a vista se perde.

Se d'esse ponto se dirige a outro julgando ir contemplar o mesmo panorama, outro, tão vasto como aquelle, bem diferente e não menos bello, lhe attrahe a vista surprehendida.

E outro e outro e quantos se disfructam do Calvario, da Cruz Alta, de Santo Antão, do Sepulchro, da porta da Rainha, da de Coimbra, do Caifaz, etc.!

Facil nos parecia, pois, aproveitar estas maravilhosas disposições para transformar aquelle sitio n'um verdadeiro encanto, dando-lhe um certo numero de attractivos mais, de commodidades que agradariam ao veraneador.

Ha ali um hotel restaurante muito bem servido, hoje, graças a estar entregue á direcção do habil dono do restaurante da Pampilhosa, Mr. Bergamin, mas nem como hotel nem como restaurante essa installação é sufficiente.

A matta é extensissima; precisa de buffetes em diferentes pontos, onde o visitante possa tomar qualquer refresco, qualquer pequena refeição, descansando nas horas de calor.

Um grande hotel era uma necessidade que se impunha ali.

Um ministro das obras publicas tentou satisfazer esta urgencia um dia.

Estava-se no tempo em que as grandes obras floresciam por toda a parte; aquella era uma das mais necessarias.

Foi convidado a fazer o plano o distinto scenographo Manini. A belleza e condições especiaes do local pediam, com effeito, um verdadeiro conhecimento scenographic; olhado de um ponto alto aquelle enorme maciso de verdura bastava dizer ao artista:—ahi tem o panno de fundo; complete-o com um edificio adequado.

Aquella grandiosidade exigia, em verdade, uma con-

strucção grandiosa. Um dos mais elegantes hoteis suisos ou escocezes ficaria ali suffocado entre aquella massa de vetusto arvoredo; pareceria uma capoeira.

O plano fez-se, os engenheiros poucas modificações tiveram que impôr que prejudicassem o aspecto geral d'aquelle grandiosa construcção, o trabalho começou-se e as folhas publicas começaram logo de tratá-lo como um esbanjamento.

Ainda ha pouco lemos n'um jornal que *estão ali enterrados 200 contos*. Pura phantasia; nem 100!

E verdadeiramente, se em 200 contos calculam o valor do grandioso hotel da matta, em construcção, não erram o calculo porque os vale.

Unicamente, graças á maneira como se utilizaram os proprios recursos da matta, o custo da obra até hoje, segundo conta que nos mostraram, não excede 79 contos.

Para isso administrou-se com a maior economia, utilisando a pedra da propria matta, cosendo o tijollo ao pé da obra e descobrindo, tambem na matta, excellente areia que lavada ali mesmo, era empregada em condições de barateza tal que custava menos de 20 por cento do que saharia indo de outra parte.

Estes milagres devem-se, bom é que o digamos, á perseverante e cuidadosa administração do snr. Ernesto de Lacerda, que tomou, sem remuneração alguma, o cargo de director da construcção, e á fiscalisação rigorosa do sr. conselheiro Bernardo de Lima, que voluntariamente se encarregou de fiscalizar os trabalhos.

Hoje os trabalhos estão parados, aquelles 80 contos inuteis e, em breve, desabrigadas as paredes e os viga mentos, a acção destruidora do tempo começará a arruinar tudo.

Não seria um gasto productivo o que se empregasse em concluir o que falta para tornar aquelle edificio habitavel, alugavel?

Não seria um attractivo para visitantes aquelle grandioso hotel, em meio da matta, o local mais a propósito para se fugir aos calores do estio, estando-se rodeado de todas as commodidades que uma installação de primeira ordem pôde proporcionar, e de todas as bellesas que a matta em si offerece?

N'este hotel quizeramos um club; n'esse club uma salle de concertos, jogos, e outras diversões!

Cá fóra, na matta uns apparelhos para gymnastica, para uso dos habitantes; no lago do Laranjal, outra obra que ficou em meio, barquinhos para passeio; na rotunda do valle dos Abetos balouços para creanças e adultos.

Sobretudo, da estação do caminho de ferro até a Cruz Alta um funicular, que parasse em varios pontos, que servisse todas as principaes arterias do Luso e da matta, que levasse ali commodamente os hospedes dos hoteis do Luso, que são em grande quantidade, e os trouxesse de tarde á hora do jantar, para os levar de novo, á noite, a assistir aos concertos no club e de novo os restituir ao hotel, acabados estes.

E uma illuminação electrica n'aquellas avenidas; e uns jogos d'água n'aquellas cascatas, e consequente mente, uma agglomeração de veraneadores, um vae-vem de visitantes, um movimento sempre crescente, uma animação tentadora—eis o quadro que desejaramos ver desenhar-se n'aquelle enorme tela, eis o que eu prometti ao leitor dizer-lhe *que devia ver*, no Bussaco, o que intimamente desejo que um dia se veja, o que não se vê agora, que a matta do Bussaco é apenas um ponto muito aprasivel de que nos separamos com saudade, para no proximo artigo descrever aos meus leitores mais largo passeio.

## Carteira dos Accionistas

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Não tendo as acções depositadas no prazo dos estatutos para a assembléa geral extraordinaria convocada para as duas horas da tarde do dia 1.<sup>o</sup> de outubro proximo futuro attingido o capital necessário para que nos termos dos mesmos estatutos possa constituir-se e funcionar: é a mesma assembléa geral extraordinaria convocada novamente, em conformidade com o art.<sup>o</sup> 35.<sup>o</sup> dos referidos estatutos, e com o Código Commercial Portuguez, a reunir-se na séde da companhia no dia 31 de outubro pelo meio dia, podendo então deliberar com qualquer numero de accionistas, e qualquer que seja o capital representado.

Os depositos das acções ao portador poderão effectuar-se nos termos do art.<sup>o</sup> 29.<sup>o</sup> dos estatutos até ao dia 16 inclusivè do mes de outubro proximo futuro:

Em Lisboa na séde da Companhia.

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

Em Londres na casa dos banqueiros Glin Mills Currie & C.<sup>o</sup>

Em Berlim no Bank für Handel und Industrie.

Lisboa, 28 de setembro de 1892.

### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

No dia 1 de outubro abrir-se-ha no escriptorio d'esta companhia, rua Nova do Carvalho, n.<sup>o</sup> 71, 2.<sup>o</sup> andar, o pagamento da terceira prestação de 500 réis, captiva do imposto de rendimento, e relativa ao coupon n.<sup>o</sup> 4.

Igualmente se annuncia que, em conformidade com o artigo 7.<sup>o</sup> dos novos estatutos, publicados no *Diário do Governo* n.<sup>o</sup> 216, do dia 24 de setembro de 1892, se procederá simultaneamente com o pagamento do coupon á entrega dos titulos provisórios das novas acções, devendo o portador das obrigações:

1.<sup>o</sup> Declarar o nome do proprietario d'essas obrigações, quando não forem nominativas, para que em nome d'elle sejam averbados os titulos provisórios das acções;

2.<sup>o</sup> Apresentar os titulos das obrigações das quaes serão cortados os coupons n.<sup>o</sup> 4, 5 e 6, que ficarão representados pelas duas primeiras entradas das novas acções.

A partir do mesmo dia se fará o pagamento das obrigações amortisadas pelo sorteio que teve lugar em 27 de junho proximo passado, e cujos numeros já foram anunciados, applicando-se o disposto no artigo 12.<sup>o</sup> dos novos estatutos.

O pagamento dos coupons e das obrigações amortisadas, e bem assim a entrega dos titulos provisórios das novas acções, serão feitos na caixa da companhia, das dez horas da manhã as duas da tarde, durante o mes de outubro, em todos os dias uteis, e só aos sabbados nos meses seguintes.

Para regularidade do serviço da distribuição das novas acções, os portadores das obrigações deverão, com antecedencia de dois dias ao dia do pagamento dos seus coupons, entregar conjuntamente com a relação d'esses coupons as respectivas obrigações, contra cautela passada pelo chefe da contabilidade.



### Boletim financeiro

Lisboa, 30 de setembro.

Durante a quinzena hoje finda recrudesceram os boatos de crise ministerial, parecendo, ao que se diz, inevitável a saída do sr. ministro da marinha, cuja posição seria insustentável perante os ataques que quotidianamente lhe está dirigindo a imprensa.

Discute-se a hypothese d'uma recomposição, que se julga ser pouco provavel a Coroa conceda ao chefe do governo, mesmo depois de realizadas as eleições geraes, o que, se suceder, fará com que o governo se apresente incompleto ás camaras.

Dada a importancia das questões económicas e financeiras pendentes não pôde deixar de offerecer cuidado esta situação irregular, que não é a mais propria para robustecer o nosso credito lá fora e para inspirar confiança nos compromissos e responsabilidades do governo.

Melhorou sensivelmente o cambio do Brazil, parecendo a muita gente inexplicavel a rapidez da alta produzida e que não parece devida a causas normaes. No entanto, o facto começa a reflectir-se nas nossas praças, onde vae abundando o papel cambial sobre Londres.

As noticias chegadas hontem do Rio de Janeiro dão como tendo attingido certo incremento n'alguns estados o movimento a favor da restauração monarchica, de modo que não pôdem cessar as inquietações e receios ácerca da situação politica do Brazil, que, d'um momento para outro, pôde ser fortemente abalada.

As anunciadas medidas destinadas ao fomento agricola, a que já nos referimos na anterior revista, e que representam um impor-

tante serviço prestado ao paiz pelo sr. ministro das obras publicas, não foram ainda, como se dizia, à assignatura real.

Como antecipação, porém, d'essas medidas, já foi decretada a livre importação dos trigos estrangeiros, desde 1 de outubro proximo até 31 de agosto de 1893. Esta medida, destinada a assegurar as subsistencias publicas, perante um deficit da produção de trigos nacionaes, que se calcula em 500 milhões de hectolitros, foi bem recebida.

A situação dos nossos mercados commerciaes continua a ser da mais completa apathia, muito pelo mal que já existia e vem de longe, muitissimo pelas restricções da polícia sanitaria que vieram affectar o nosso trafego commercial. O dinheiro não se mostrou difficult, tanto mais quanto a procura não foi intensa.

Continuam a ter procura os titulos da nossa dívida interna, mantendo-se em geral, sem modificações sensíveis, as estações anteriores. A dívida externa (3 p. c.) tambem tem tido procura, devendo-se notar-se que aqui as suas cotações não acompanharam a ligeira alta que tiveram em Londres.

A alta nas acções dos bancos accentuou-se embora sem grande movimento. As obrigações predias e das aguas conservaram os seus preços, não tendo tambem soffrido alteração, para melhor, na sua inexplicavel baixa, as obrigações Loanda-Ámbaca.

\*

Nos ultimos dias apareceu bastante papel cambial, tanto d'exportação como do Brazil, visto que com a alta do cambio do Rio sobre Londres todos se apressaram a vender, mas os compradores pearam-se na expectativa, o que por forma evidente indica que todos os pagamentos no estrangeiro se fazem com grande antecipação.

\*

Annuncia-se que os comités dos portadores franceses de titulos portuguezes vão igualmente emitir certificados pelos dois terços não pagos dos coupons da nossa dívida. Segundo declarações officiaes o governo portuguez declinará toda e qualquer responsabilidade em semelhante emissão.

J. F

#### Bolsa de Paris em 27 de setembro de 1892.

As Rendas manteem-se firmes, mas em consequencia da estação, as férias prolongam-se e o descaço continua; se assim não fosse, a julgar pela excelente disposição do mercado, é fóra de duvida que o curso se elevaria muito mais.

Emfim, como o sabio que disse: «E' preciso contentarmo-nos com o que temos», achamos tambem que esta situação é ainda bastante satisfactoria, tanto mais que com o outonho e os seus terríveis nevoeiros, todos os retardatarios reentrarão depressa em Paris e a alta dos negócios far-se-ha naturalmente.

Hoje em vista da grande firmeza das Rendas, é justo reconhecer tambem que os Fundos Estrangeiros se tem mantido com energia e que desde algum tempo os valores parecem dever consolidar-se, em vista do favor que o publico lhes tem dispensado, por isso que, tendo-os lançado á margem durante tanto tempo, comeca agora a compralos com a convicção de que os seus maus dias passaram e que muitos d'entre elles são chamados a retomar, senão o logar que ocupavam antes da baixa, ao menos uma situação mais prospéra e mais em relação com o interesse que podem dar aos seus portadores.

Foi assim que vimos subir o turco a 22,25, o Egypcio a 500, o Italiano a 93,50, e o Portuguez a 24,75; os Fundos Russos tiveram tambem uma grande alta, pois hoje cotamos o Russo novo a 81 e o consolidado a 97,80.

O exterior, que chegou a elevar-se a 65,15, perdeu um pouco da sua firmeza, ficando agora em cerca de 64,50.

Pelo que respeita aos valores de Credito, achamolos absolutamente no mesmo estado, attendendo a que ha mais d'um mes os seus cursos puramente nominaes não são cotados senão por simples formalidade.

O Foncier conserva-se a 1.127 e 1.128, o Banco de França inscreve-se a 4.090, sem negócios, sem lucros e com perto de 3 mil milhões de metal em caixa, o que não denota de certo grande actividade entre os negociantes.

O Banco de Paris, que parecia dever subir consideravelmente em virtude da alta do Exterior, baixou como este, voltando de 672 a 660, e retomando depois 667.

O Lyonnais (ex-coupon de 16 fr.) inscreve-se a 782. Notamos um ligeiro movimento de alta sobre as acções do antigo Comptoir, a 260.

O Suez, cujos productos deixam cada dia mais a desejar, desceu a 1.711. As acções das nossas Grandes Companhias, cujos lucros augmentam diariamente, continuam a prosperar; o Norte vale hoje 1.955, o Lyão 1.563, o Orleans 1.632 e o Meio-Dia 1347.

Os Caminhos hespanhoes estão sem movimento; os portuguezes ficam sem alteração a 80.

G. Pessard.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1892 — SETEMBRO — DIAS												
		16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30
Lisboa...	ACCÕES Comp. Real Portugueza...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Ascensores mechanicos...	-	-	-	-	-	50.000	-	-	-	-	-	-	-
Paris....	OBRIG. Comp. Real Portugueza...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Nacional...	-	-	-	49.000	-	-	49.000	-	-	18.000	-	-	-
Paris....	ACCÕES Comp. Real Portugueza...	80	80	80	77,50	79	-	80	80	79,50	80	81,75	-	-
	" Madrid-Cáceres-Portugal...	-	47,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris....	" Norte de Espanha...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza-Alicante...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris....	" Andaluzes...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza...	105	104,20	103,50	103,25	103,25	-	102,50	101,50	105,75	103	105	104	105
Paris....	" Madrid-Cáceres-Portugal...	136	138	136	136	136,25	-	136	136	136,25	-	136	136,50	138
	" Norte Espanha 1.ª hypotheca	344,50	344	344,50	343	342	-	340	-	-	-	-	-	-
Paris....	" Atravez d'Africa...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" C.º da Beira Alta...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris....	" Atravez d'Africa...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris....	" Atravez d'Africa...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris....	" Companhia Real 4 1/2 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Companhia Real 4 1/2 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres...														
Amsterd...														
Bruxellas.														
Berlim....														

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1892			1891			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	1892	1891	1892	1891	1892	1891
COMPANHIA REAL	de a Setemb.	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede nova não garantida.	3 9 10 16	690	62.551:000	90:654	690	66.739:640	97:014	1.892.041:000	1.948.294:670	-	56.253:670		
	" "	66.371:000	96:190	"	71.694:510	103:905	1.958.412:000	2.019.989:180	-	61.577:180			
Nova rede garantida.	3 9 10 16	334	7.642:000	22:880	334	12.104:000	36:239	178.340:000	137.840:000	40.500:000	-		
	" "	7.549:000	22:601	"	12.610:000	37:754	185.889:000	150.450:000	35.439:000	-			
Sul e Sueste...	26 4 2 8	475	16.783:985	35:335	475	17.943:450	37:776	471.700:890	476.164:090	-	4.463:200		
	" "	17.240:080	36:295	"	18.245:720	38:412	488.940:970	494.409:840	-	5.468:840			
Minho e Douro.	3 9	353	18.914:925	53:583	353	14.286:146	40:471	364.976:814	373.749:514	-	8.772:700		
	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	-			
Beira Alta....	5 11 12 18	253	1.337:684	5:287	253	1.341:673	5:303	36.628:324	36.647:034	-	18:740		
	" "	1.608:592	6:358	"	1.430:548	5:654	38.236:916	38.077:582	159:334	-			
Nacional (Mirandella e Vizela)....	19 25	4.156.519	4:571	"	4.389:939	5:494	39.393:435	39.467:521	-	74:086			
Guimarães....	-	34	-	-	34	-	-	-	-	-			
Norte de Espanha....	2 8 9 15	2803	1.655:505	594	2803	1.579:230	563	48.317:721	48.756:409	-	438:688		
	" "	4.713:740	611	"	1.639:740	585	50.031:462	50.396:420	-	364:658			
Madrid — Zara-goa — Alicante....	3 9 10 16	2672	1.023:801	383	2672	1.019:855	382	35.834:808	37.631:340	-	1.796:532		
	" "	1.018:024	381	"	990:037	370	36.852:832	38.621:377	-	1.768:543			
Andaluzes....	27 2	894	366:686	410	894	342:446	383	9.549:829	9.396:394	153:435	-		
	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	-			
Almansa-Valencia-Tarragona	9 15	460	233:703	508	460	259:590	564	8.293:419	8.310:134	-	16:715		
Zafra a Huelva.	3 9 10 16	180	57:027	317	180	52:306	291	1.833:012	1.593:561	239:454	-		
	" "	50:736	282	"	55:968	314	1.883:747	1.649:528	234:219	-			

## Linhas portuguezas

**Os ascensores da estação Central.** — O movimento d'estes ascensores durante o primeiro anno do seu serviço, isto é, desde 5 de setembro do anno passado até 4 de igual mes d'este anno, foi de 305.320 pessoas. Renderam, portanto, 3.053.200 réis.

**Loanda a Ambaca.** — Foi criado o serviço postal ambulante nos comboios d'esta linha. Vae brevemente começar a funcionar.

**Ascensor Camões-Estrella.** — Começou a fazer-se no dia 23 a passagem dos carros d'este ascensor, na praça do Camões, do ramo de chegada ao ramo de saída, por meio da *raquette* que desde muito tempo ali estava construída e cuja descrição démos em alguns numeros do anno passado do nosso jornal.

O funcionamento d'este sistema de passagem estava apenas dependente de modificações no rodado dos carros. Realisadas ellas, segundo as indicações do distincto engenheiro constructor, o nosso querido amigo

Raul Mesnier, a experiência deu tão bons resultados que affoutamente se pôde contar, desde o dia seguinte, com aquella solução, fazendo a companhia levantar a plataforma rotatoria que até então se utilisava para a reversão dos veículos.

— Está, pois, definitivamente encontrada a solução que tantas pessoas julgavam impossível, e se dissermos que entre estas havia mesmo alguns distintos engenheiros estrangeiros, teremos dado a medida da gloria que cabe ao sr. Mesnier pelo excellente resultado dos seus estudos e fadigas, resultado que tanto honra o intelligent engenheiro como o nosso paiz que lhe foi berço.

Felicitamos entusiasticamente o sr. Mesnier por este facto.

O ascensor Camões-Estrella, assim completo representa não só uma commodidade enorme para o publico como um dos mais notaveis aformoseamentos da capital.

**Companhia Nacional.** — O *Diario* de 24 de setembro ultimo publicou os novos estatutos d'esta companhia cujos fins são:

O cumprimento integral dos contractos definitivos de 30 de julho de 1884 e de 29 de julho de 1885 para a construcção e exploração do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella e do ramal de Santa Comba Dão a Vizeu: a construcção, conclusão e exploração de todos os outros caminhos de ferro e vias de comunicação, que forem ulteriormente concedidos á sociedade ou que ella obtenha por meio de arrendamento, compra, fusão ou por outro qualquer modo.

O capital primitivo de 600:000:000 réis, representados por 6:000 acções de réis 100:000 cada uma, é aumentado por uma segunda emissão de acções no valor de 481:860:000 réis, ficando no total de 1.081:860:000 réis. Estas acções serão do valor nominal de 15:000 réis cada uma, e as da primeira emissão serão subdivididas em acções de igual valor, recebendo os seus possuidores por cada título de 100:000 réis acções do novo tipo, e entregando os mínimos excedentes á companhia para ficarem em carteira.

Os estatutos são assignados pelos srs. Pedro Ignacio Lopes, Antonio Francisco da Costa Lima, João Echaves e Manuel Jorge Cardeira.

**Linhos na África.** — O *Times* e outros jornais ingleses publicam um telegramma de Lisboa dizendo:

«Os representantes de um grupo poderoso de capitalistas ofereceu-se ao governo para fornecer o capital e mandar construir caminhos de ferro e portos de abrigo em uma das possessões portuguesas da África, demandando isso uma despesa de mais de 15.000:000 de libras. Não pedem garantia de juro mas apenas a concessão dos terrenos, nas colônias, os quais os concessionários se encarregão de bemfeitorizar e tornar de um rendimento productivo. Os caminhos de ferro e os portos de abrigo, findo o prazo da concessão, ficarão propriedade do Estado. Os concessionários estão preparados para depositar 1.500:000 libras, em títulos portugueses de 3 %, como garantia do cumprimento do contrato de concessão, que está sendo tomado em consideração pelo ministro das obras públicas.»

D'esta proposta apenas sabemos que ella existe, com efeito, que foi presente ao sr. ministro da marinha, e não das obras públicas, o qual a mandou dar entrada na sua secretaria para oportunamente a apreciar.

## Linhos hespanhóis

**Madrid a Barcelona.** — Proseguem com toda a rapidez os trabalhos de construcção d'esta linha, tendo-se perfurado ultimamente dois tunneis de 1.200 e 1.400 metros, e devendo ficar aberto em meados de outubro outro tunnel de 1.300 metros.

**Convocação.** — Pelo conselho d'administração da Companhia de Caminhos de ferro do Grande Central Hespanhol foi convocada a assembléa geral extraordinária para o dia 14 de outubro, afim

de tratar da sua liquidação ou dissolução, transferencia da linha de Torralba a Soria, cedencia do todo ou parte dos restantes direitos e acções da empreza, ou a reducção do capital e modificação do fim social e dos estatutos.

Esta resolução foi tomada em vista das percas circunstâncias em que está a companhia.

**Porto-Rico.** — A companhia dos caminhos de ferro de Porto Rico abriu ao serviço público, em 11 do corrente, a linha de Arrecibo a Hatillo, que vem em prolongamento da de San Juan.

A companhia possue pois, actualmente, 144 kilometros em exploração.

**De Vigo a Bayonna.** — A direcção geral das Obras Públicas concedeu auctorisação a D. José V. Nuñez, de Vigo, para que no prazo de um anno possa fazer os estudos do caminho de ferro económico de Vigo a Bayonna, passando por Torralba, Panjón e Ramallosa, sem que esta auctorisação lhe confira direito algum contra o estado nem lhe limite a faculdade de outorgar outras concessões eguaes para a mesma linha.

## Linhos estrangeiros

### BOLIVIA

A *Peruvian Corporation* acaba de obter uma concessão para a construcção de um caminho de ferro de La Paz a Puerto-Desaguadero, sobre o lago Titicaca. O governo fez esta concessão por 20 annos, findos os quais poderá comprar a linha pelo custo do seu estabelecimento, aumentado de 15 %. Como compensação d'esta clausula, o governo garante ao concessionário o juro de 6 % sobre o capital de primeiro estabelecimento e obriga-se a não conceder outra linha ferrea n'um raio de 50 kilometros de cada lado da via.

### FRANÇA

Em seguida a uma entrevista que se realizou entre o presidente do conselho e Mr. Viette, ministro das obras públicas, este deu ordem para começarem sem demora os trabalhos de construcção da linha do caminho de ferro que deve ligar o Havre a Dieppe, comprehendida no programma dos trabalhos projectados para o anno corrente. Esta medida teve especialmente por fim assegurar o trabalho aos operarios do Havre, actualmente condemnados á ociosidade em virtude da epidemia cholérica.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa geral do 1.º de outubro de 1892

### RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

SENHORES:

Em cumprimento dos nossos Estatutos, esta assembléa geral foi convocada para lhe serem presentes as contas do exercicio de 1891, e ao mesmo tempo para tomar conhecimento da situação da Companhia, na actualidade, afim de resolver o que julgar mais conveniente.

#### PARTE PRIMEIRA

##### Contas do exercicio de 1892

Segundo a ordem adoptada em relação ao anno de 1890, occupamo-nos-hemos da conta de primeiro estabelecimento e trabalhos complementares e novos, executados no ultimo anno; em seguida dos resultados da exploração das linhas portuguezas; e, finalmente, das linhas de Cáceres e d'Oeste de Hespanha, tudo em harmonia com os elementos que nos foram prestados pela direcção geral.

#### CAPITULO I

##### Conta de estabelecimento

###### § 1.º DESPEZAS

Em 31 de dezembro de 1891 elevou-se a conta de estabelecimento a .....	54.728.578\$530
Em 31 de dezembro de 1890 era de .....	50.688.218\$266
Augmento do anno de 1891 .....	4.040.360\$264

No seguinte quadro se vê a alteração que sofreu esta conta n'aquelle periodo:

Designação	Até 31 de dezembro de 1890		Levado ao estabelecimento no exercicio de 1891		Totaes em 31 de dezembro de 1891	TOTAL GERAL
	Construção e gastos geraes	Material circulante	Construção e gastos geraes	Material circulante		
<b>Linhas em exploração</b>						
Norte e Leste .....	20.952:793:5477	826:305:5466	420:778:5473	-	21.373:571:5950	22.199:877:5446
Ramal de Caceres .....	1.364:936:5406	220:109:5302	7:420:5984	-	1.372:377:5390	1.592:546:5692
Ramal de Coimbra .....	410:399:5573	-	* 38:243:5080	-	72:156:5493	72:156:5493
Lisboa-Cintra e Torres Vedras .....	3.889:518:5517	199:979:5197	94:375:5467	-	199:979:5197	4:183:5181
Torres-Figueira-Alfarellos .....	5.466:273:5755	389:431:5832	31:330:5366	-	5.497:604:5121	5.887:035:5933
Santa Apolonia a Bemfica .....	688:328:5639	-	107:706:5172	-	796:034:5811	796:034:5811
Urbana .....	4.035:785:5848	92:001:5366	191:905:5342	* 34:574:5062	4:227:691:5190	4:285:118:5494
Cascaes .....	1.630:184:5570	424:273:5975	88:164:5420	6:5380	1.718:348:5990	2.142:629:5545
Custo das linhas em exploração .....	38.138:210:5785	2.152:161:5138	903:438:5144	* 34:567:5482	39:041:678:5929	41.159:272:5585
<b>Linhos em construção</b>						
Beira Baixa .....	8.024:343:5566	891:504:5254	2.712:668:5478	475:735:5012	10.737:042:5044	11.804:251:5310
Obras do Tejo .....	1.467:321:5835	-	280:714:5999	-	1.748:036:5834	-
<b>Estudos de novas linhas</b>						
Linhos a classificar .....	14.643:5688	-	2.374:5113	17:017:5801	-	17:017:5801
Custo das linhas em construção .....	9.506:312:5089	891:504:5254	2.995:754:5590	175:735:5012	12:502:066:5679	13:369:305:5945
<i>Totaes .....</i>	<u>47.614:532:5874</u>	<u>3.043:665:5392</u>	<u>3.899:492:5734</u>	<u>141:167:5530</u>	<u>31.513:745:5608</u>	<u>34.728:578:5530</u>
<i>N. B. — As quantias nas colunas 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup>, que levam o sinal *, são subtractivas e não additivas.</i>						

Além das despezas effectuadas nas linhas em exploração no exercicio de 1891, que, em vista da sua natureza, foram imputadas á conta de estabelecimento, e de que em seguida nos occuparemos, levou-se a esta conta a importancia ainda não amortisada dos trabalhos realizados para a renovação e ampliação de edificios e estações desde 1886 até 1891, que, não obstante se incluir annualmente nas despezas de exploração uma verba para amortisação d'essa conta especial, se elevava ainda em 31 de dezembro de 1891 á somma de 177:606:5738 réis, tendo-se já descontado a quantia de 12:000:000 réis attribuida ás despezas de exploração do serviço da via no exercicio de 1891, amortisação que era superior á dos outros annos. Em 1891, a unica despesa lançada a essa conta especial foi concernente á ampliação da estação de Gaya.

Foi aquella importancia repartida pelas diferentes linhas a que pertencia do modo que em seguida se indica :

Linha de Leste..... 77:953:5436 réis  
" do Norte..... 91:717:5898 "

Ramal de Caceres ..... 7:420:5984 réis  
" " Coimbra ..... 514:5420 "

Além d'esta alteração na conta de estabelecimento, deduziu-se do custo do ramal de Coimbra a importancia de 39:180:5500 réis, subvenção recebida do governo e igualmente do custo do ramal de Caceres (obras do Tejo) e producto da venda de terrenos, que foi de 18:000:000 réis.

#### Trabalhos complementares

Os trabalhos complementares de primeiro estabelecimento nas linhas em exploração importaram em réis .....  
sendo:

Construcción..... 726:016:5922  
Gastos geraes..... 38:904:5984

*Somma igual .....* 765:011:5906

A despeza effectuada com trabalhos divide-se pela seguinte fórmula pelas diferentes linhas :

LESTE E NORTE..... 251:107:5139

Esta despeza decompõe-se:

Construcción da 2.<sup>a</sup> via de Poço do Bispo ao Entroncamento ..... 243:493:5368  
Oficina de pintura em Santa Apolonia .....

4:153:5656

Assentamento de vias e placas no novo caes, em frente do edificio da estação de Santa Apolonia .....

3:255:5750

Nova via na estação dos Olivaes..

99:5058

Apeadeiros de Alverca e Quintães na linha do Norte .....

556:5103

Muros de vedação e campainhas de alarme .....

88:5316

*Somma .....* 251:646:5260

a deduzir:

Materiaes sobrantes da ponte do Tejo .....

193:5331

Recebido do Ministerio da Guerra pelo apeadeiro de Tancos .....

345:5790

539:5121

251:107:5139

94:375:5467

LISBOA, CINTRA E TORRES .....

Os trabalhos executados consistiram principalmente no seguinte:

Estabelecimento da 2.<sup>a</sup> via entre Campolide e Cacem .....

63:529:5216

Pagamento á camara municipal de Lisboa pela expropriação do mercado de peixe em Alcantara .....

11:248:5090

Construcción d'uma cocheira na bifurcação de Bemfica para resguardo de material circulante .....

7:452:5128

Travessas e pequeno material colocado para consolidação da via ..

9:259:5812

Alargamento de aterros e desmonte de trincheiras .....

870:5500

Cano de esgoto na estação de Alcantara .....

825:5741

Ampliação da estação de Campolide .....

630:5535

Collocação de vigas de madeira em diversas pontes metalicas .....

397:5100

Vedação da estação de Cintra .....

81:5675

Instalação do telephone na bifurcação de Bemfica e apeadeiro de S. Domingos .....

46:5230

Construcción de cancellas na passagem do nível ao kilometro 3.7770 .....

6:400

Diversas despezas judiciaes .....

28:5040

94:375:5467

TORRES, FIGUEIRA E ALFARELLOS .....

31:330:5366

Movimento de terras, alargamento de aterros, desmonte de trincheiras .....

9:000:5200

Complemento de ballastragem da linha .....

3:512:5560

Auxiliares para trabalhos complementares da linha.....	9:504\$700
Grande reparação de obras d'arte..	451\$500
Pessoal na substituição das travessas inglezas.....	
Melhoramentos e modificações nas estações.....	1:148\$700
Construção da linha de concordância do ramal de Alfarellos....	860\$330
Modificação das linhas na rotunda das Caldas e abertura de um poço para toma d'água.....	429\$584
Modificação da instalação das placas d'Amieira.....	1:119\$300
Acabamento da estrada d'acesso ao caes d'Amieira.....	307\$900
Trabalhos exigidos em virtude do contrato de expropriação.....	281\$275
Modificação da instalação das placas em Leiria.....	536\$350
Expropriação para alargamento da estação d'Alfarellos.....	298\$400
Melhoramento do caminho d'acesso à Marinha Grande.....	665\$120
Expropriação em Alfarellos, para construção de um dormitorio para o pessoal.....	133\$150
Despacho de carris que foram enviados pelo fornecedor para substituir outros quebrados no prazo de garantia.....	47\$900
Trabalhos para alargamento da estação d'Alfarellos, mudança de passagem de nível, construção de ponte e indemnização por supressão de passagem.....	10\$155
Construção de um muro de suporte na estação de Verride....	1:014\$900
Instalação da estação de Lares: mobília e utensílios para o movimento.....	131\$264
Materiaes.....	33\$210
Impressos.....	988\$230
Diversos.....	28\$393
Despesas judiciaes.....	1:460\$000
	245\$030
	32:306\$971
A deduzir:	
Importancia de expropriações levada á conta do empreiteiro .....	976\$605
	31.330\$366

(Continua).

### Avisos de serviço

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Linha da Beira Baixa

#### Apeadeiro de Mouriscas

Desde 1 de outubro proximo fica aberto a todo o serviço de grande velocidade o apeadeiro de **Mouriscas**, kilometro 14 da linha da Beira Baixa.

Os preços dos transportes de ou para o referido apeadeiro serão estabelecidos pelas distâncias efectivas.

Terão uma paragem de dois minutos em **Mouriscas** os comboios correios e mixtos do actual horário sem alteração das restantes horas de chegada e de partida.

Lisboa, 24 de setembro de 1892.

#### Caminhos de ferro do Minho e Douro

Em virtude do aviso publicado no *Diario do Governo* n.º 208, de 15 do corrente, declara-se que as providencias de defesa sanitaria estabelecidas actualmente nos respectivos avisos d'esta direcção, ou que de futuro se venha a estabelecer, são applicáveis aos diversos objectos e artigos a que se referem ou venham a referir-se os mesmos avisos, sempre que a respectiva procedencia tenha sido qualificada de inficionada de cholera-morbus.

Porto, 19 de setembro de 1892.

Previne-se o publico de que, enquanto vigorarem na fronteira de Valença as providencias de defesa sanitaria para evitar a invasão do cholera-morbus no paiz, esta administração não garante a correspondencia do comboio n.º 6, d'estas linhas, que chega ao

Porto á 1 hora e 44 minutos da tarde, com o n.º 6 da Companhia Real, que parte do Porto ás 2 horas e 15 minutos da tarde.

Porto, 24 de setembro de 1892. — O engenheiro director, *Augusto Cesar Justino Teixeira*.

### Arrematações

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Materiaes do Caminho de ferro de Arganil

Para aviso e prevenção dos interessados a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes annuncia que por diferentes motivos é crédora da Companhia do Caminho de ferro do Mondego, concessionaria da linha ferrea de Coimbra a Arganil, havendo uma acção pendente em juizo e que por isso protesta contra qualquer venda, transacção ou ajuste que seja feito sobre os materiaes, destinados á construcção da referida linha ferrea, não reconhecendo, antes tendo por irrito e nullo qualquer acto que se pratique nesse sentido.

Lisboa, 21 de setembro de 1892.

#### Serviço de Via e Obras

##### TAREFA N.º 18

##### Construcção de muros e plataformas para passageiros em estações conforme o seguinte quadro

Designação da obra	Importância das obras
Muro de suporte ao k.º 73.020.....	299\$000
Muro de vedação ao k.º 73.690.....	860\$000
Plataforma em Santarem.....	622\$000
" " V. Figueira.....	289\$000
" " M. Miranda.....	289\$000
" " T. Novas.....	460\$000
Base de licitação.....	2:819\$000

Na estação de Santa Apolonia em Lisboa, Secretaria da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, perante o sr. engenheiro chefe de exploração pela 1 hora da tarde do dia 5 de outubro proximo futuro, serão recebidas propostas para arrematação de todas as obras indicadas no quadro acima.

As condições, plantas e perfis para esta adjudicação estão patentes na estação de Santa Apolonia, repartição de Via e Obras.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe de exploração em Lisboa, estação de Santa Apolonia.

#### Caminhos de Ferro do Minho e Douro

No dia 15 do mez de outubro proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do respectivo administrador, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de vinte mil kilogrammas de azeite de oliveira, que será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na secretaria dos armazens geraes, onde pôdem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Os concorrentes são obrigados a apresentar na referida secretaria, com oito dias de antecipação, uma amostra do azeite a fornecer, na quantidade de um litro e em garrafa de vidro branco.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 147\$500 réis na Caixa Geral de Depositos ou na delegação n'esta cidade, devendo apresentar no acto do concurso documento que prove terem efectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos á licitação.

#### 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 Lavarré—rua de S. Francisco.

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

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

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

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

## AGENDA DO VIAJANTE

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

### AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

**LISBOA** **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>er</sup> ordre. — Propri. Victor Sasseti.

**LISBOA** **Hotel Durand** — Rue das Flores, 71 — 1.<sup>st</sup> class English family hotel. — Proximo de theatros e centro da cidade. — Gabinete de leitura.

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

**LISBOA** **Hotel Camões** — Travessa de S. Nicolau, 13 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros. — Desde 1.200 réis por dia.

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

**LISBOA** **Hotel Alliance** — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para famílias — Diaria 1.200 a 4.500 réis.

**LISBOA** **Hotel Atlantico** — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre de la capitale et près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1.500 à 2.500 par jour.

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

**LISBOA** **Hotel Avenida** — Maison de 1.<sup>er</sup> ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Prop. João da Matta, 1.<sup>er</sup> cuisinier du Portugal.

**LISBOA** **London Hotel** — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 10 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1.200 réis em deante.

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

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

**LISBOA** **Grand hotel de l'Europe.** — Maison française de 1.<sup>er</sup> ordre — au centre de la ville. — Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

**CASCAES** **Hotel Central.** — De 1.<sup>er</sup> 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 pri-meira sociedade portugueza e estrangeira. Bon-quartos e sallas por preços modicos.

**CINTRA** **Hotel Nunes.** — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.200 a 2.000. — Prop. João Nunes.

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

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

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

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

**COIMBRA** **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. António Pereira da Silva.

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

**BUSSACO** **Hotel Restaurant da Matta.** — Service de 1.<sup>er</sup> ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

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

**PORTO** **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Saões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.<sup>er</sup> ordem. — Prop. Adriano & François.

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

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

**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. Journaux.

**PORTO** **Hotel Continental.** — R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.<sup>er</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós.

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

**CALDELLAS** **Grande Hotel da Bella Vista** — De 1.<sup>er</sup> ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horizontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

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

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

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

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

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

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

**TINTURARIA**

→ DE ←

**P. J. A. CAMBOURNAC**

**14, Largo da Annunciada, 16  
120, RUA DE S. BENTO, 120  
LISBOA**

**OFFICINAS A VAPOR  
RIBEIRA DO PAPEL****Estamperia mechanica**

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

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

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

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

**TINTAS PARA ESCREVER**

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes ingleses, alemaes e franceses  
**POR REÇO INFERIOR**

SOCIEDADE ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO  
DE

**MALINES**

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

**FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA****MALINES - Belgica****CONSTRUÇÕES EM TODO O GÊNERO**

Escriptorio: Rua de José Estevão, n.º 11, 1.º

**LISBOA**

Encarrega-se de todo o gênero de construções por empreitada ou administração.

Estudos e projectos

**PREÇOS RASOAVEIS**

Rua de José Estevão, 11, 1.º

**J. B. FENANDES & C.ª**

Successores de José Gregorio Fernandes

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

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

**Carvão de pedra para forja**

Zinco, chumbo, cobre, folhas para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafões, linho para cordoaria e para fixação, flor de enxofre, enxofre em pedra e moido

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

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

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

**VIUVA SERZEDELLO****DEPOSITO DE DROGAS**

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO  
SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGAMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24

**LISBOA****COMPRA, VENDE, FÁBRICA**

E RESTAURA

Moveis em todos os  
estilos

DEPOSITO

30, L. de S. Carlos, 32

OFFICINAS

4, RUA ANCHIETA, 15

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

Caldeiras e construções navaes

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

ESTALEIRO

NO

**LISBOA****GINJAL**

# A FUNDIÇÃO DO OURO

O Ex.<sup>mo</sup> 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.<sup>a</sup>, 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 à 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.<sup>mo</sup> 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 incontestavelmente 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, *Luis Ferreira de Souza Cruzeiro*.

## Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA  
FUNDADA EM 1872

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

### FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

#### PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

## RODOLFO RECK

LISBOA — 21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representante das seguintes importantes fabricas:

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

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

Felten & Guilleaume, Carlswerk, para cabos subterrâneos 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 metálica e quinquilheria; especialidade em espinhos artificiais para vedação das linhas ferreas e dos campos de pasto de gado.

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

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

Malmedie & C.<sup>a</sup>, Düsseldorf, para machinas, para pregaria, parafuzos, colchetes, alfinetes, ganchos, etc.

Farbenfabriken, Elberfeld, anilinas, benzidinas e alizarinas.

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

## CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVEIS

da mais moderna e perfeita construcção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

WALTHER & COMP.<sup>^</sup>

KALK — Colonia S/Rheno

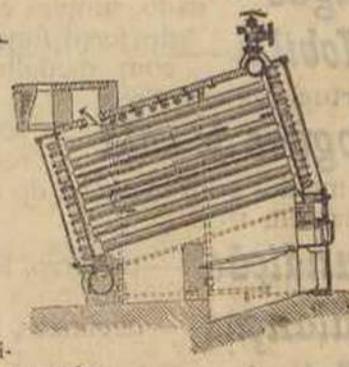
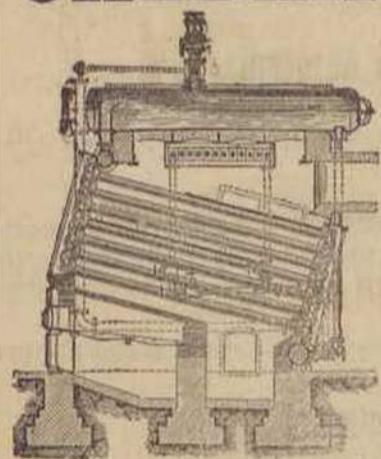
Ligaçāo de tubos sem massa nem amianto nem outros materiais analogos

APPARELHO EHLERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

EXPULSAO MECHANICA DOS RESÍDUOS DA CALDEIRA

Patentes de invenção na Alemanha e estrangeiro



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

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

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

# COMPANHIA PORTUGUEZA HYGIENE

Director technico: **E. ESTACIO**

Fabrica a vapor de productos chimicos e pharmaceuticos

**CAMPO PEQUENO**

Escriptorio — Praça de D. Pedro, 59, 1.<sup>o</sup>

Pharmacia " " " " 60 a 63

Deposito rua do Príncipe.

**LISBOA**

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

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

**Fornecem-se catalogos e informações a quem as requisite**

**FABRICA**

**H. SCHALCK, SUCCESSORES**

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depositos: em Lisboa  
R. da Magdalena, 17, 1.<sup>o</sup>, no Porto: R. do Almada, 141

**PRODUCTOS**

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

**M. Gonçalves**

Cirurgião-dentista

**RESIDENCIA**

L. do Calvario, 22, 2.<sup>o</sup>

**CONSULTORIO**

R. N. do Almada, 69, Lisboa

**Frederico Collares**

Successor da Companhia Perseverança

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

**LISBOA**

N.<sup>o</sup> telephonico, 595

**Machinasa vapor** — e respectivas caldeiras horizontaes 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 sobre e carolo.

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

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

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

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

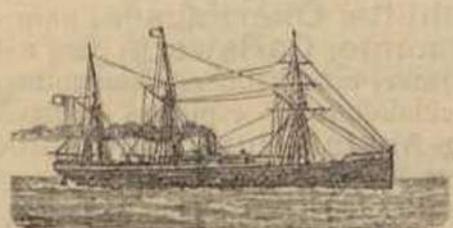
**Fogões de sala** — seus pertences, figuras fundidas para receberem candieiros de illuminação, premiados com medalha de cobre na Exposição Industrial Portugueza em 1888.

**Fundição** — de ferro, bronze e outros metais.

**Balanças** — decimais, Roberval, e respectivos pesos.

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

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 10 de outubro o paquete «TRENT» para:  
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton e Antuerpia

Sahirá o paquete «TAGUS» esperado em 8 de outubro.

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

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

**AGENTES**

Em Lisboa: — KNOWLES RAWES & C.<sup>a</sup> — R. dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>

No Porto: — W. C. TAIT & C.<sup>a</sup> — Rua dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL L. N.º 1

## Serviço de passageiros pelos comboios-tramways

## Estações e apeadeiros:

Central de Lisboa Rocio,— Campolide,  
 Sete Rios (apeadeiro),— Larangeiras (apeadeiro),— Rego Jardim (apeadeiro),  
 Entre-Campos (apeadeiro),— Arieiro Perna de Pau (apeadeiro),  
 Chellas (apeadeiro),  
 Marvila (apeadeiro), — Braço de Prata, — Cabo Ruivo (apeadeiro) — e Olivaes

- 1.<sup>a</sup> ZONA: de Lisboa Rocio a Rego Jardim.  
 2.<sup>a</sup> „ „ de Rego Jardim a Braço de Prata.  
 3.<sup>a</sup> „ „ de Braço de Prata a Olivaes.

## PREÇOS DOS BILHETES

	2. <sup>a</sup> Classe	3. <sup>a</sup> Classe
Por qualquer percurso n'uma só zona..	80 réis	50 réis
„ „ „ de uma zona pa-		
ra a immediata .....	90 „	60 „
Por qualquer percurso da 1. <sup>a</sup> zona para a		
3. <sup>a</sup> ou vice-versa .....	100 „	70 „

## CONDIÇÕES

- 1.<sup>a</sup> O numero de lugares, n'estes comboios, é limitado a 300.  
 2.<sup>a</sup> Estes comboios são exclusivamente destinados a serviço de passageiros, não transportando, portanto, bagagens, cães, mercadorias, gado, carruagens, etc., etc.  
 3.<sup>a</sup> Os bilhetes serão vendidos pelos conductores-cobradores, durante a marcha dos comboios não terão validade senão para o comboio, dia e percurso n'elles marcado. Estes bilhetes não teem valor algum para os comboios ordinarios que não tenham o título de *comboios tramways*.  
 4.<sup>a</sup> Ficam em vigor todas as condições d'applicação da Tarifa Geral de Leste e Norte que não sejam contrarias ao que a presente dispõe.

Lisboa, 20 de Setembro de 1892.

O Director Geral da Companhia

M. Afonso d'Espregueira