



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHHA

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

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

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

Annexo d'este numero

Tarifa especial L. n.º 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 official.—Portarias de 15, 16, 17 e 23 de setembro.
 Tarifas de transporte.—Comboys 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 titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
 Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
 Linhas portuguezas.—Os ascensores da estação central—Loanda a Ambaca—Ascensor Camões-Estrella—Companhia Nacional—Linhas na Africa.
 Linhas hespanholas.—Madrid a Barcelona—Convocação—Porto-Rico—Vigo a Bayonna.
 Linhas estrangeiras.—Bolívia—França.
 Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.—Relatorio do conselho.
 Avisos de serviço.
 Arrematações.
 Casas recommendadas.
 Agenda do viajante.
 Annuncios.

Os relatorios e a assembléa da Companhia Real

REALISOU-SE hoje a assembléa geral estatutaria da Companhia Real, e o desejo de dar aos nossos leitores noticia circunstanciada 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 teem para a historia da nossa viação accelerada e para a resolução das questões pendentes sobre a administração d'aquella companhia nos ultimos annos, e modo de regularisar a sua situação actual, deveras difficil.

Do relatorio do conselho começamos hoje, como é da praxe, a publicar uma parte e iremos continuando a reproducção 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 3.292.482.466 ou menos 90.264.7081 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 3.841.7870 réis.

O movimento de passageiros augmentou 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 toneladas, e subtrahindo d'estas os transportes de serviço, restam, do publico, 544.680 tonelladas, que produziram 1.218.292.7897 réis, menos 30.000 tonelladas, numeros redondos, e 68 contos do que no anno anterior.

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

As despezas de exploração foram de 1.543.941.179 réis, ou mais 38.852.7406 réis do que no anno anterior.

Só as differenças de cambio no custo do carvão produziram um augmento de 13.395.7043.

O lucro liquido foi de 1.748.541.287 que passou á conta de ganhos e perdas.

Na exploração das linhas de Madrid-Caceres-Portugal houve um excedente de 770.782 pesetas, que para pagamento dos encargos, cerca de 3 milhões, representa um deficit 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.ª 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 publicamos nos nossos numeros de 1 e 16 de maio, e as transformações porque tem passado os negocios das linhas hespanholas de Caceres, Oeste e Grande Central, das quaes linhas só a primeira representava, até 31 de dezembro findo, uma perda de 3.825 contos.

Resumindo, as despezas e encargos annuaes montam liquido a 2.880 contos.

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

O conselho termina por propôr a acceitação da exposição de Mr. Closon, representante dos obrigatarios francezes, e pede á assembléa auctorisação para nego-

ciar com os crédores a conversão e redução da divida e a reorganisação da sociedade.

Este relatório tem o voto do sr. conde de Burnay como vencido, reservando-se explicito na assembléa geral.

Annexo ao relatório vêem-se varios 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 divida fluctuante com 150.000 obrigações de 3 p. c. tambem de 400 fr.;

3.º Creação de mais 50.000 obrigações eguaes áquellas para pagamento das obras a executar (8 milhões) e dos encargos de Cáceres e Oeste (12 milhões) durante os primeiros 10 annos;

4.º Creação de mais 354.000 obrigações novas, para que fosse dada, como compensação, uma a cada nova obrigação aos actuaes obrigatarios e uma a cada acção.

Assim calcula Mr. Closon que o encargo das primeiras 500.000 obrigações, juro e amortisação, seriam 8 milhões, e sendo possível elevar a receita liquida a 14 milhões, ficaria um saldo liquido de 6 milhões, que permitiria repartir annualmente 14 francos por acção e egual verba a cada uma das obrigações entregues aos possuidores das primeiras, o que, equivalendo a um juro d'estas de 26 francos, elevaria o seu juro a 6,5 p. c. com 1 p. c. annual para amortisação, ficando assim estes titulos sendo um papel de primeira ordem.

Esta proposta tem o parecer favoravel do comité de Lyon, segundo affirmou M. Closon, e a promessa do sr. Barão de Merck de que, no caso d'este plano ser accéite pela maioria dos obrigatarios francezes, fará todo o possível para que na Allemanha se lhe não levantem difficuldades. Tem, porem, o voto contrario do sr. conde de Burnay que a considera inexecutable por ficar por ella a companhia constituída com um capital ficticio, e por haver nos numeros varios erros, não se attendendo ás differenças de cambio e ao sello dos titulos a crear que se elevaria a 600 contos.

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

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

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

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

1.º A criação de acções para os actuaes obrigatarios, necessarias para lhes dar, em assembléa geral, a facultade 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. indispensaveis para pagamento da divida fluctuante e conclusão de trabalhos.

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

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

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

Segundo este plano, a liquidación 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 amortisação dos 45 milhões a pedir emprestados.....	2.400:000
Ficavam liquidados.....	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 tambem representante do comité de Paris, que se limita ao exame das contas do balanço de 31 de dezembro, no que se refere á parte technica, não apresentando proposta no que se refere á reorganisação social e tão sómente expondo ideias sobre o meio mais economico e regular de fazer a futura exploração e a escripturação dos seus gastos.

Mr. Flament, perito de contabilidade, examina tambem, no seu relatório, o systema actual das contas e propõe n'elle 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;

Creação d'um serviço contencioso, e de outro dirigindo uma caixa de amortisação de coupons e titulos;

Divisão da conta «Diversos em conta corrente»

Liquidación das contas antigas «contas em suspenso, diversos em conta corrente, trafego a liquidar;»

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

Finalmente temos o relatório da commissão dos crédores de divida 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 commissão fez ao activo e passivo da companhia abstando-se do estudo da legitimidade dos diversos credits, 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 Accordo com os portadores das 79.000 obrigações do Oeste para redução do capital, de fórma que a receita liquida da linha d'Astorga chegue para o serviço das obrigações e sobre ainda para os juros e amortisação das despesas feitas com a construcção;

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

4.º Accordo com os obrigatarios de Caceres para a redução do capital obrigações;

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

Esta solução, como os leitores vêem, é muito vaga, não se fixando, sequer, numeros ou valores, nem os limites a que se póde 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 reorganisação da companhia sejam por demais vagas e dependentes de accordos que não estão feitos, de negociações que abortariam, de mil vicissitudes que, á força de modificações, deixariam o primitivo plano de todo transtornado.

O que desejaríamos, 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 crédores e a contractistas, ao governo e ao publico, qual a orientação que vão seguir os negocios 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.º Um 73.º suplemento á tarifa geral (tomo I) applicavel aos transportes de mercadorias, etc., a effectuar entre as suas estações belgas (comprehendendo Vireux e Givet);

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

3.º Um 10.º suplemento 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, effeito em toda a Europa—á excepção da Inglaterra—no 1.º 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 tonnelladas; differindo do anno precedente, no

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

*

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 Trameries.

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

A explosão teve logar 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 salvagação foram emprehendidos immediatamente 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 ascensão 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 commissão constituida 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 março de 1892) será em breve dirigido aos 51 Estados adherentes.

Desde o começo do segundo exercicio, a commissão 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 commissão 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 offereceram-lhe n'essa occasião um banquete.

A. Urban.

Parte official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

2.ª 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.ª do alvará de 9 de abril de 1887, e os artigos 25.º, 26.º e 27.º do contrato de 14 de setembro de 1859: ha por bem Sua Magestade 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, approvar o projecto mencionado com as seguintes condições:

1.ª A companhia deverá desde já ceder na estação do Caes dos

Soldados o espaço que fôr necessario para installação dos serviços telegrapho-postaes respectivos, e outro na estação do Entroncamento para construcção 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 1889, devia ser reservado no referido annexo para o serviço telegrapho-postal;

2.^a Deverá, como é reclamado pela direcção geral das alfandegas e contribuições indirectas, ser supprimida a communicacção projectada entre o hotel e a plataforma da estação, devendo os locaes do restaurant e retretas 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.^a As communicacções projectadas entre o edificio annexo á estação e o predio contiguo na praça dos Restauradores deverão ser tapadas logo que o governo assim o ordene, sem indemnisação alguma á companhia ou outra qualquer entidade, sob qualquer pretexto ou fundamento, não dando o facto da existencia de taes communicacções direitos de especie alguma ao proprietario do referido predio.

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

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

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

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o 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 signaes de protecção, e bem assim aos apeadeiros de Sete Rios, Laranjeiras, Rego, Entre-Campos, Areiro, Chellas e Marvilla, 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, auctorisar 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.^a do alvará de 9 de abril de 1887, da condição 22.^a do alvará de 7 de julho de 1886 e da condição 5.^a do alvará de 23 de junho de 1887.

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

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

Para o director da 1.^a 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 alteracção do que está estabelecido e é applicado 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.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

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

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 15 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar, com as condições constantes da parte do mesmo parecer, que por copia se remette com a presente portaria ao director da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, o projecto, datado de 30 de julho ultimo, de reconstrucção 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 bocca sul do mesmo tunnel.

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

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

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

Tarifas de transporte

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

Simplem em extremo na sua fórma, como na sua essencia, não precisamos dar sobre ella qualquer explicacção que seria desnecessaria.

Limitar-nos-hemos pois a festejar a sua appareção como uma fundada esperanca de termos em breve estabelecido este serviço que tantas vantagens deve offerer 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 affastados do centro, promovem a installação de familias, 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 impunhasse, 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 effectuado ao abrigo do n.^o 3 da tarifa geral de grande velocidade—*Recovagens ou mercadorias transportadas pela velocidade de passageiros?*»

Um cão pequeno engaiolado, não será um *animal pequeno mettido em gaiola* como percebeu aquelle n.^o da tarifa?

Mas dada a hypothese de que assim não seja, visto haver artigo especial para *cães*, póde 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?»

Emquanto á primeira pergunta, a resposta já quasi estava dada no nosso numero anterior, onde dissémos que, segundo o artigo VI das tarifas da Companhia Real, o transporte de cães só se effectua acompanhando passageiros, o que tambem dissémos não nos parecer sufficientemente 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 precisa para poderem ser transportados.

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

Emquanto á 2.^a pergunta diremos que a taxa do transporte devia ser:

Linha da Beira Baixa.....	500
Guia e imposto de sello.....	30
Linhas de Leste e Norte.....	780
» do Minho.....	180
Transmissão em Porto.....	20
Total.....	17510

isto é: metade do que custou, segundo se diz, o transporte. Só se a estação taxou tambem a ida e volta... Bem dissémos nós que o cão foi a banhos...

J. do C. D. — Abrantes — Engana-se V. Ex.^a nos seus calculos, como se enganou a estação.

A tarifa diz bem claramente «minimo de cobrança 840 réis por tonellada,» o que, com os 400 réis de despesas accessorias prefaz 1240 por 1.000 kilos.

Ora tendo a sua exploração 2.740 kilos, temos que

$2:740 \times \frac{1240}{1:000} =$	3397
mais de guia e arredondamento.....	23
sello para o Estado.....	60
Total.....	3480

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

Assembléa geral da Companhia Real

Reuniu hoje ás 12 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 accções, 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 regularisar e simplificar essa administração conforme as leis do reino e os estatutos em vigor da Companhia nos termos dos artigos 39.^o e 40.^o dos mesmos estatutos, tem a honra de propôr á referida Assembléa Geral:

1.^o Que ella delibere sobre as attribuições respectivas da commissão nomeada pelo governo, dos conselhos de administração e fiscal, e regularisar, de accordo com o governo, o modo de funcionar d'essas differentes entidades.

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

3.^o Que ainda em consequencia da mesma deliberação se resolva ácerca da nomeação de delegações ou commissões financeiras temporarias ou permanentes em Paris e Berlim e sobre a sua dotação.

4.^o 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 Sarmiento, Joaquim Alfredo da Silva Ribeiro, Alexandre Magno de Campos Junior, costuma tambem assignar-

se Alexandre Campos ou Alexandre Magno de Campos, Frederico P. Palha, Adolpho Engeström, Jeronymo J. Abreu, José Guedes de Queiroz, Julio Déroutet, 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 difficuldades que houve para realizar um accordo entre os membros do conselho e os representantes dos obrigatarios francezes, difficuldades que só se aplanaram n'um almoço a que o orador convidou uns e outros.

Defendeu-se de accusações que disse lhe eram feitas, taes 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 poudo, por isso, apresentar proposta alguma definida sobre reconstituição da Companhia e só se limitava a aconselhar a maior prudencia e o maximo accordo 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 accções 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 enganára 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 mezes e mezes 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 crédores 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 negocios da companhia em 1891, analysando diversos actos d'elle, e varios pontos do relatorio.

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

Tendo o sr. Torgal apresentado uma proposta para que fossem approvadas 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 negocios de compra de accções 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 regeitada a proposta do sr. Burnay por 324 contra 23 votos e approvada 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 propoz que o conselho fosse substituido por outro, composto de 25 membros, dos quaes 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 approved 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 approveda 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 Philidor, 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 sahi 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 crêr que alguma coisa ha, por este lado, de definitivo, e tendente a uma proxima resolução das difficuldades da companhia.

E' o que ardentemente 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 Péttroff.

Secretario principal—M. A. de Laveleye.

Secretario—M. L. Weissenbruch.

I SECÇÃO

QUESTÃO III

Conservação das vias

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

Relator—M. Bruneel.

O congresso adopta as conclusões propostas pela 1.^a 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 organização do serviço de vigilancia da via propriamente dita podem resumir-se assim:

a) «Tendencia para a suppressão dos guardas especiaes 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 rêdes, 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) «Suppressão 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 effectivo de 4 a 6 homens. Está geralmente calculado um homem por kilometro de linha de via dupla de grande trafego.

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

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

«O numero dos agentes varia com as circumstancias 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 systemas 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 circumstancias, especialmente em virtude do perfil da linha, da constituição da via, das condições de exploração e do systema seguido na renovação das travessas.

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

QUESTÃO VIII

Informações technicas da 1.^a 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.^a 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 despeza de mão de obra da conservação; convem continuar a colher os resultados obtidos pelo emprego das travessas metallicas».

(Continúa).

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 póde ser ponto de reunião de viajantes.

As nossas *notas de viagem* teem, n'este ponto, que afastar-se da descripção *do que vê* 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, póde dizer-se afoutamente, é das mais bonitas senão a melhor da Europa. Não faltam n'ella perfeitissimos exemplares da nossa flora, arvores seculares ensombram ruas poeticamente occultas, bellas 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, saliencias montanhosas deixam o visitante sobrepôr-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 horisonte que se lhe depára, sente-se enlevado na contemplação d'aquella 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 differente 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 differentes 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 distincto scenographo Manini. A belleza e condições especiaes do local pediam, com effeito, um verdadeiro conhecimento scenographico; olhado de um ponto alto aquelle enorme macisso 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 hotéis suíços ou escocezes ficaria ali suffocado entre aquella massa de vetusto arvoredos; pareceria uma capoeira.

O plano fez-se, os engenheiros poucas modificações tiveram que impôr que prejudicassem o aspecto geral d'aquella 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 utilisaram 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, utilizando 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 sahiria 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 fiscalisar os trabalhos.

Hoje os trabalhos estão parados, aquelles 80 contos inuteis e, em breve, desabrigadas as paredes e os vigamentos, 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 proposito para se fugir aos calores do estio, estando-se rodeado de todas as commodidades que uma installação de primeira ordem póde proporcionar, e de todas as bellezas que a matta em si offerece?

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

Cá fóra, na matta uns aparelhos 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 hotéis 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'agua n'aquellas cascatas, e consequentemente, uma agglomeração de veraneadores, um vae-vem de visitantes, um movimento sempre crescente, uma animação tentadora—eis o quadro que desejamos ver desenhar-se n'aquella 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 extraordinária convocada para as duas horas da tarde do dia 1.º de outubro proximo futuro attingido o capital necessario para que nos termos dos mesmos estatutos possa constituir-se e funcionar: é a mesma assembléa geral extraordinária convocada novamente, em conformidade com o art.º 35.º 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.º 29.º dos estatutos até ao dia 16 inclusivê do mez 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.º

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.º 71, 2.º andar, o pagamento da terceira prestação de 500 réis, captiva do imposto de rendimento, e relativa ao coupon n.º 4.

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

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

2.º Apresentar os titulos das obrigações das quaes serão cortados os coupons n.ºs 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 annunciados, applicando-se o disposto no artigo 12.º dos novos estatutos.

O pagamento dos coupons e das obrigações amortisadas, e bem assim a entrega dos titulos provisorios das novas acções, serão feitos na caixa da companhia, das dez horas da manhã ás duas da tarde, durante o mez de outubro, em todos os dias uteis, e só aos sabbados nos mezes 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 conjunctamente 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, inevitavel a sahida do sr. ministro da marinha, cuja posição seria insustentavel perante os ataques que quotidianamente lhe está dirigindo a imprensa.

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

Dada a importancia das questões economicas e financeiras pendentes não pôde deixar de offerecer cuidado esta situação irregular, que não é a mais propria para robustecer o nosso credito lá fóra 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 podem cessar as inquietações e receios acerca da situação politica do Brazil, que, d'um momento para outro, pôde ser fortemente abalada.

As annunciadas 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, á 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 producção de trigos nacionaes, que se calcula em 500 milhões de hectolitros, foi bem recebida.

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

Continuam a ter procura os titulos da nossa divida interna, mantendo-se em geral, sem modificações sensiveis, as estações anteriores. A divida 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 prediaes 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 appareceu 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 fórma evidente indica que todos os pagamentos no estrangeiro se fazem com grande antecipação.

*

Annuncia-se que os comités dos portadores francezes de titulos portuguezes vão igualmente emitir certificados pelos dois terços não pagos dos coupons da nossa divida. 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 mantem-se firmes, mas em consequencia da estação, as férias prolongam-se e o descaço continúa; se assim não fosse, a julgar pela excellente 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 satisfatoria, tanto mais que com o outomno e os seus terribes nevoeiros, todos os retardatarios reentrarão depressa em Paris e a alta dos negocios far-se-ha naturalmente.

Hoje em vista da grande firmeza das Rendas, é justo reconhecer tambem que os Fundos Estrangeiros se teem 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, começa agora a compral-os com a convicção de que os seus maus dias passaram e que muitos d'entre elles são chamados a retomar, senão o lugar que occupavam antes da baixa, ao menos uma situação mais prospera e mais em relação com o interesse que podem dar aos seus portadores.

Foi assim que vimos subir o turco a 22,25, o Egyptio 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, achamol-os absolutamente no mesmo estado, attendendo a que ha mais d'um mez 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 negocios, 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. Fessard.

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

BOLSAS	TITULOS	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	-	-	-	-	-	-	-	
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	» Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18.000	-	-	-	
Paris	ACCÕES Comp. Real Portugueza . . .	80	80	80	77,50	79	-	80	80	80	79,50	80	81,75	-	
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	-	47,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	» Norte de Hespanha	-	-	49.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	» Andaluzes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	105	104,20	103,50	103,25	103,25	-	102,50	104,50	105,75	103	105	104	105	
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	136	138	136	136	136,25	-	136	136	136,25	-	136	136,50	138	
	» Norte Hespanha 1.ª hypotheca	344,50	344	344,50	343	342	-	340	-	-	-	-	-	-	
Londres . . .	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	» C.ª da Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	41	-	-	40,50	40,25	-	-	40	40	
Amsterd . . .	» Atravez d'Africa	-	-	-	42,75	-	-	-	-	-	-	-	42,50		
Bruxellas . . .	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Berlim	» Companhia Real 4 1/2 0/0 . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1892			1891			Totaes		Differença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilo metricas	Kil.	Totaes	Kilo metricas	1892	1891	1892	1891	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida.	de 3 a 9 Setemb.	690	62.551:000	90:654	690	66.739:640	97:014	1.892.041:000	1.948.294:670	-	56.253:670
	10 16 " "	"	"	66.371:000	96:190	"	71.694:510	103:905	1.958.412:000	2.019.989:180	-	61.577:180
COMPANHIA REAL	Nova rede garantida.	de 3 a 9 Setemb.	334	7.642:000	22:880	334	12.104:000	36:239	178.340:000	137.840:000	40.500:000	-
	10 16 " "	"	"	7.549:000	22:601	"	12.610:000	37:754	185.889:000	150.450:000	35.439:000	-
Sul e Sueste . . .		de 26 a 1 Setemb.	475	16.783:985	35:335	475	17.943:450	37:776	471.700:890	476.164:090	-	4.463:200
		2 8 " "	"	17.240:080	36:295	"	18.245:720	38:442	488.940:970	494.409:810	-	5.468:840
Minho e Douro . . .		de 3 a 9 Junho	353	18.914:925	53:583	353	14.286:146	40:471	364.976:814	373.749:514	-	8.772:700
Beira Alta		de 5 a 11 Agosto	253	4.337:684	5:287	253	4.341:673	5:303	36.628:324	36.647:034	-	18:710
		12 18 " "	"	4.608:592	6:358	"	4.430:548	5:654	38.236:916	38.077:582	159:334	-
Nacional (Mirandella e Vizeu)		de 19 a 25 " "	105	1.156:519	4:571	"	1.389:939	5:494	39.393:435	39.467:521	-	74:086
Guimarães			34	-	-	34	-	-	-	-	-	-
Norte de Hespanha		de 2 a 8 Setemb.	2803	1.655:505	591	2803	1.579:230	563	48.317:721	48.756:409	-	438:688
		9 15 " "	"	1.713:740	611	"	1.639:710	585	50.031:462	50.396:120	-	364:658
Madrid — Zaragoza — Alicante		de 3 a 9 Setemb.	2672	1.023:801	383	2672	1.019:855	382	35.834:808	37.631:340	-	1.796:532
		10 16 " "	"	1.018:024	381	"	990:037	370	36.852:832	38.621:377	-	1.768:543
Andaluzes		de 27 a 2 Setemb.	894	366:686	410	894	342:116	383	9.549:829	9.396:394	153:435	-
Almansa-Valencia-Tarragona		de 9 a 15 Setemb.	460	233:705	508	460	259:590	564	8.293:419	8.310:134	-	16:715
Zafra a Huelva		de 3 a 9 Setemb.	180	57:027	317	180	52:306	291	1.833:012	1.593:561	239:451	-
		10 16 " "	"	50:736	282	"	55:968	311	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 mez d'este anno, foi de 305.320 pessoas.

Renderam, portanto, 3.053.200 réis.

Loanda a Ambaca. — Foi creado 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 sahida, por meio da *raquette* que desde muito tempo ali estava construida e cuja descripção demos em alguns numeros do anno passado do nosso jornal.

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

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

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

Felicitemos 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 communicação, 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 augmentado 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 titulo de 100:000 réis acções do novo typo, e entregando os minimos excedentes á companhia para ficarem em carteira.

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

Linhas na Africa.—O *Times* e outros jornaes inglezes publicam um telegramma de Lisboa dizendo:

«Os representantes de um grupo poderoso de capitalistas offerceu-se ao governo para fornecer o capital e mandar construir caminhos de ferro e portos de abrigo em uma das possessões portuguezas da Africa, demandando isso uma despeza de mais de 15.000:000 de libras. Não pedem garantia de juro mas apenas a concessão dos terrenos, nas colonias, os quaes os concessionarios se encarregarão de bemfeitorisar 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 concessionarios estão preparados para depositar 1.500:000 libras, em titulos portuguezes de 3 0/0, como garantia do cumprimento do contracto de concessão, que está sendo tomado em consideração pelo ministro das obras publicas.»

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

Linhas hespanholas

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 extraordinaria 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 redução do capital e modificação do fim social e dos estatutos.

Esta resolução foi tomada em vista das percarias circumstancias em que está a companhia.

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

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

De Vigo a Bayonna.—A direcção geral das Obras Publicas concedeu auctorisação a D. José V. Nuñez, de Vigo, para que no prazo de um anno possa fazer os estudos do caminho de ferro economico 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.

Linhas estrangeiras

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 quaes poderá comprar a linha pelo custo do seu estabelecimento, augmentado de 15 0/0. Como compensação d'esta clausula, o governo garante ao concessionario o juro de 6 0/0 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 realisou entre o presidente do conselho e Mr. Viette, ministro das obras publicas, 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 choleric.

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

Seguindo a ordem adoptada em relação ao anno de 1890, occupar-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 soffreu esta conta n'aquelle periodo:

Designação	Até 31 de dezembro de 1890		Levado ao estabelecimento no exercício de 1891		Totais em 31 de dezembro de 1891		TOTAL GERAL
	Construção e gastos geraes	Material circulante	Construção e gastos geraes	Material circulante	Construção e gastos geraes	Material circulante	
Linhas em exploração							
Norte e Leste	20.952:793\$477	826:305\$466	420:778\$473	—\$—	21.373:571\$950	826:305\$466	22.199:877\$416
Ramal de Caceres	1.364:956\$406	220:169\$302	7:420\$984	—\$—	1.372:377\$390	220:169\$302	1.592:546\$692
Ramal de Coimbra	110:399\$573	—\$—	* 38:243\$080	—\$—	72:156\$493	—\$—	72:156\$493
Lisboa-Cintra e Torres Vedras	3.889:518\$517	199:979\$197	94:375\$467	—\$—	3.983:893\$984	199:979\$197	4.183:873\$181
Torres-Figueira-Alfarellos	5.466:273\$755	389:431\$832	31:330\$366	—\$—	5.497:604\$121	389:431\$832	5.887:035\$953
Santa Apollonia a Bemfica	688:328\$639	—\$—	107:706\$172	—\$—	796:034\$811	—\$—	796:034\$811
Urbana	4.035:785\$848	92:001\$366	191:905\$342	* 34:574\$062	4.227:691\$190	57:427\$304	4.285:118\$494
Cascaes	1.630:184\$570	424:273\$975	88:165\$420	6\$380	1.718:348\$990	424:280\$555	2.142:629\$545
Custo das linhas em exploração	38.138:240\$785	2.152:161\$138	903:438\$144	* 34:567\$482	39.041:678\$929	2.117:593\$656	41.159:272\$585
Linhas em construção							
Beira Baixa	8.024:343\$566	891:504\$254	2.712:668\$478	175:735\$012	10.737:012\$044	1.067:239\$266	11.804:251\$310
Obras do Tejo	1.467:324\$835	—\$—	280:711\$999	—\$—	1.748:036\$834	—\$—	1.748:036\$834
Estudos de novas linhas							
Linhas a classificar	14:643\$688		2:374\$113		17:017\$801		17:017\$801
Custo das linhas em construção	9.506:312\$089	891:504\$254	2.995:754\$590	175:735\$012	12.502:066\$679	1.067:239\$266	13.569:305\$945
Totais	47.644:552\$874	3.043:665\$392	3.899:192\$734	141:167\$330	51.543:745\$608	3.184:832\$922	54.728:578\$530
	50.688:218\$266		4.040:360\$264				

M. B. — As quantias nas columnas 3.ª e 4.ª, que levam o signal *, são subtractivas e não additivas.

Além das despesas effectuadas nas linhas em exploração no exercício 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 amortizada dos trabalhos realisados para a renovação e ampliação de edificios e estações desde 1886 até 1891, que, não obstante se incluir annualmente nas despesas de exploração uma verba para amortisação d'essa conta especial, se elevava ainda em 31 de dezembro de 1891 á somma de 177:606\$738 réis, tendo-se já descontado a quantia de 12:000\$000 réis attribuida ás despesas de exploração do serviço da via no exercício 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\$436 réis
 » do Norte..... 91:717\$898 »

Ramal de Caceres..... 7:420\$984 réis
 » » Coimbra..... 514\$420 »

Além d'esta alteração na conta de estabelecimento, deduziu-se do custo do ramal de Coimbra a importancia de 39:180\$500 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 765:011\$906

sendo:

Construção..... 726:016\$922
 Gastos geraes..... 38:994\$984

Somma equal..... 765:011\$906

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

LESTE E NORTE..... 251:107\$139

Esta despeza decompõe-se:

Construção da 2.ª via de Poço do Bispo ao Entroncamento..... 243:493\$368
 Officina de pintura em Santa Apollonia..... 4:153\$656
 Assentamento de vias e placas no novo caes, em frente do edificio da estação de Santa Apollonia..... 3:255\$759
 Nova via na estação dos Oliveas... 99\$058
 Apeadeiros de Alverca e Quintães na linha do Norte..... 556\$103
 Muros de vedação e campainhas de alarme..... 88\$316

Somma..... 251:646\$260

a deduzir:

Materiaes sobrantes da ponte do Tejo..... 193\$331
 Recebido do Ministerio da Guerra pelo apeadeiro de Tancos.... 345\$790

539\$121

251:107\$139

LISBOA, CINTRA E TORRES..... 94:375\$467

Os trabalhos executados consistiram principalmente no seguinte:

Estabelecimento da 2.ª via entre Campolide e Cacem..... 63:529\$216
 Pagamento á camara municipal de Lisboa pela expropriação do mercado de peixe em Alcantara.... 11:248\$090
 Construção d'uma cocheira na bifurcação de Bemfica para resguardo de material circulante..... 7:452\$128
 Travessas e pequeno material collocado para consolidação da via .. 9:259\$812
 Alargamento de aterros e desmonte de trincheiras..... 870\$500
 Cano de esgoto na estação de Alcantara..... 825\$741
 Ampliação da estação de Campolide Collocação de vigas de madeira em diversas pontes metallicas..... 397\$100
 Vedação da estação de Cintra..... 81\$675
 Instalação do telephone na bifurcação de Bemfica e apeadeiro de S. Domingos..... 46\$230
 Construção de cancellas na passagem do nivel ao kilometro 3.7770 6\$400
 Diversas despesas judicias..... 28\$040

94:375\$467

TORRES, FIGUEIRA E ALFARELLOS..... 31:330\$366

Movimento de terras, alargamento de aterros, desmonte de trincheiras..... 9:000\$200
 Complemento de ballastragem da linha..... 3:512\$560

Auxiliares para trabalhos complementares da linha.....	9:504\$700
Grande reparação de obras d'arte..	451\$300
Pessoal na substituição das travessas inglesas.....	1:148\$700
Melhoramentos e modificações nas estações.....	860\$330
Construção da linha de concórdia do ramal de Alfarellos...	429\$584
Modificação das linhas na rotunda das Caldas e abertura de um poço para toma d'agua.....	1:119\$300
Modificação da instalação das placas d'Amieira.....	307\$900
Acabamento da estrada d'acesso ao caes d'Amieira.....	281\$275
Trabalhos exigidos em virtude do contracto de expropriação.....	536\$350
Modificação da instalação das placas em Leiria.....	298\$400
Expropriação para alargamento da estação d'Alfarellos.....	665\$120
Melhoramento do caminho d'acesso á Marinha Grande.....	133\$150
Expropriação em Alfarellos, para construção de um dormitório para o pessoal.....	47\$900
Despacho de carris que foram enviados pelo fornecedor para substituir outros quebrados no prazo de garantia.....	10\$155
Trabalhos para alargamento da estação d'Alfarellos, mudança de passagem de nível, construção de ponte e indemnização por supressão de passagem.....	1:014\$900
Construção de um muro de suporte na estação de Verride....	131\$264
Instalação da estação de Lares: mobilia e utensilios para o movimento.....	33\$210
Materiaes.....	988\$230
Impressos.....	28\$393
Diversos.....	1:469\$000
Despezas judicias.....	245\$050
	32:306\$971
A deduzir:	
Importancia de expropriações levada á conta do empreiteiro.....	976\$605
	31.330\$366

(Continúa).

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 distancias effectivas.

Terão uma paragem de dois minutos em **Mouriscas** os comboios correios e mixtos do actual horario 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 defeza sanitaria estabelecidas actualmente nos respectivos avisos d'esta direcção, ou que de futuro se venha a estabelecer, são applicaveis aos diversos objectos e artigos a que se referem ou venham a referirse 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 defeza sanitaria para evitar a invasão do cholera-morbus no paiz, esta administração não garante a correspondencia do comboyo 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 differentes motivos é credora da Companhia do Caminho de ferro do Mondego, concessionaria da linha ferrea de Coimbra a Arganil, havendo uma accção 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 irritado e nullo qualquer acto que se pratique n'esse 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	Importancia das obras
Muro de suporte ao k.º 73.020.....	299\$000
Muro de vedação ao k.º 73.690.....	800\$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 pódem 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 effectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos á licitação.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS Recommandées

Lisboa.—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.

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

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

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

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

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Santarem.—José F. Canha.

Portalegre.—Brito & Irmãos, agencia de despachos.

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

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

Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—casa de 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. Willemin—Avenue Louise, 217.
Hambourg.—Augusto Blumenthal.
Praga, (Bohemia)—Arthur Gobiet—Karolinenthal.

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

LISBOA **Hotel Camões** — Travessa de S. Nicolau, 13 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros. — Desde 17000 réis por dia.

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

LISBOA **Hotel Alliance** — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para familias — Diaria 17200 a 47500 réis.

LISBOA **Hotel Atlantico** — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre de la capitale et près du Tage, tramways pour toute la ville. — 17000 à 27500 par jour.

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

LISBOA **Hotel Avenida** — Maison de 1.^{er} ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Propr. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.

LISBOA **London Hotel** — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 10 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Precos 17000 réis em diante.

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

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

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

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

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

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

CINTRA **Hotel Nunes.** — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 17600 a 27000. — Prop. João Nunes.

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

CALDAS DA RAINHA **Hotel Alliance.** — Rua do Olival, 51. Bom tratamento e aceio; precos: 17000 a 17500 rs. Prop. J. A. S. Vasconcellos.

CALDAS DA AMIEIRA **Hotel e estabelecimento de banhos e aguas chloretadas, 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. Precos modicos. Praça 8 de maio, 27. Prop. J. Gomes Ribeiro.

LUSO-BUSSACO **Hotel Lusitano.** — Serviço regular; bons quartos e aceio. Precos: 900 a 17200 réis cada pessoa. Prop. Antonio Pereira da Silva.

LUSO-BUSSACO **Hotel Serra.** — Magnificos quartos, boa meza, lindas vistas e jardim. Precos 900 e 17000 conforme os quartos. Prop. Manuel G. Serra.

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

PRAIA DA NAZARETH **Grand hotel Club.** — Magnificas acomodações, asseio inexcédível, bom serviço, precos 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 — Sa'ões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.^a ordem. — Prop. Adriano & François.

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

PORTO **Hotel Bragança.** — Aceio, meza abundante e variada, vinho à discreção. Diaria, 17200 a 17000 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.^a ordem, precos moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós.

PORTO **Grande Hotel Portuense.** — Batalha 122. Serviço de 1.^a ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 17200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

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

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. Precos commodos.

COVILHÃ **Hotel Central do Castella** — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 17000 réis por dia.

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

VIGO **Hotel Continental** — Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos, etc. Precos 17200 a 17600 por dia. Prop. João José de Souza.

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

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



TINTURARIA

—• DE •—

P. J. A. CAMBOURNAC**14, Largo da Annunciada, 16****120, RUA DE S. BENTO, 120****LISBOA****OFFICINAS A VAPOR****RIBEIRA DO PAPEL****Estamparia mechanica**

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

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

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

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

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes inglezes, allemães e francezes
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 GENERO**

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

LISBOA

Encarrega-se de todo o genero de construcções 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

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

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

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

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

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

Armazem de ferragens, folha de Flandres, estanho, zinco, cobre, latão, chumbo em barra, laminado e de 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 PAGMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24

LISBOA**COMPRA, VENDE, FABRICA**

E

RESTAURA

Moveis em todos os

estylas

DEPOSITO

30, L. de S. Carlos, 32

OFFICINAS

4, RUA ANCHIETA, 15

LISBOA**H. PARRY & SON****Officinas de machinas****Caldeiras e construcções navaes**

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

ESTALEIRO

NO

LISBOA**GINJAL**

A FUNDIÇÃO DO OURO

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

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

Pertence essa honra á **Fabrica de Fundição do Ouro** que foi a constructora d'essa importante machina e respectiva caldeira. Tambem foi construida n'esta **Fundição do Ouro** em fins de 1891 a excellente caldeira de vapor, da força util de 50 cavallos que se acha a funcionar na fabrica de Tecidos do Ill.^{mo} Sr. José Marianni, ás Devezas. A **Fundição do Ouro** já n'este anno construiu e vendeu 8 machinas de vapor, sendo 2 sem caldeira e 6 com caldeira, e d'estas foram 4 para a nossa Africa Occidental, alem de mais 1 caldeira sem machina, da força de 12 cavallos. Eleva-se a 84 o numero das machinas e caldeiras de vapor que esta fabrica tem construido até hoje, o que prova 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, *Luiz Ferreira de Souza Cruz*.

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

RODOLFO RECK

LISBOA — 21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representante das seguintes importantes fabricas:

Saechische Maschinenfabrik, Chemnitz, para locomotivas, tenders, machinas a vapor, caldeiras, guindastes, machinas, feramentas, turbinas, fiações, teares.

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

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

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

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

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

Farbenfabriken, Elberfeld, anilinas, benzidinas e alizarinas.

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

CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVEIS

da mais moderna e perfeita construcção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

WALTHER & COMP.^a

KALK — Colonia S/Rheno

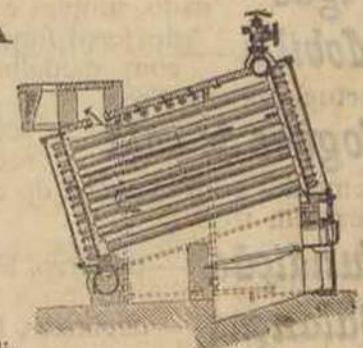
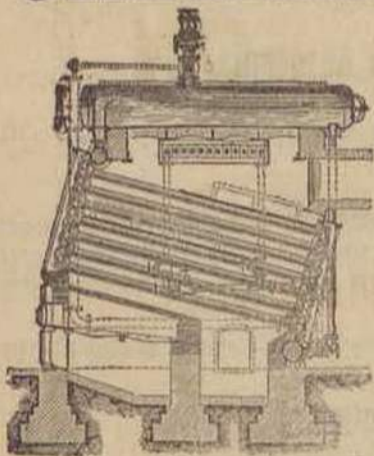
Ligação de tubos sem massa nem amiantho nem outros materiaes analogos

APPARELHO EHLERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

EXPULSÃO MECHANICA DOS RESIDUOS DA CALDEIRA

Patentes de invenção na Allemanha e estrangeiro



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

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 constroem-se as caldeiras de modo que a peça mais pesada não ultrapasse 120 a 130 kilogrammas.

COMPANHIA PORTUGUEZA HYGIENE

Director tecnico: **E. ESTACIO**

Fabrica a vapor de productos chimicos e pharmaceuticos

CAMPO PEQUENO

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

Pharmacia " " " " 60 a 63.

Deposito rua do Principe.

LISBOA

Esta companhia é a **UNICA** no paiz que fabrica em grande escala, e por processos, machinas e aparelhos 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 negocea em todos os artigos que interessam ás classes de medicina, cirurgia, pharmacia e chimica, sendo pela sua dupla qualidade de fabricante e commerciante em grande escala, a casa fornecedora mais conveniente e completa, de pharmacias, hospitaes, laboratorios chimicos, etc., etc.

Fornecem-se catalogos e informações a quem as requisite

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depositos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, 1.º. no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'aramé quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc. etc., e botões de euroço. Colchetes 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.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa

Frederico Collares

Successor da Companhia Perseverança

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

LISBOA

N.º telephonico, 595

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

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

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

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

Tabos 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 Portuguesa em 1888.

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

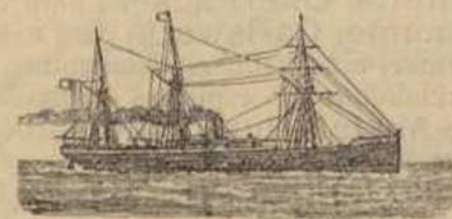
Fundição — de ferro, bronze e outros metaes.

Balanças — decimaes, Roberval, e respectivos pesos.

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

Royal Mail Steam Packet Company

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

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

AGENTES

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

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



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL L. N.º 4

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),
 Marvilla (apeadeiro), — Braço de Prata, — Cabo Ruivo (apeadeiro) — e Olivaes

- 1.^a ZONA: de Lisboa Rocio a Rego Jardim.
 2.^a „ de Rego Jardim a Braço de Prata.
 3.^a „ de Braço de Prata a Olivaes.

PREÇOS DOS BILHETES

	2. ^a Classe	3. ^a 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. ^a zona para a 3. ^a ou vice-versa	100 „	70 „

CONDIÇÕES

- 1.^a O numero de logares, n'estes comboios, é limitado a 300.
- 2.^a Estes comboios são exclusivamente destinados a serviço de passageiros, não transportando, portanto, bagagens, cães, mercadorias, gado, carruagens, etc., etc.
- 3.^a Os bilhetes serão vendidos pelos conductores-cobreadores, 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 titulo de *comboios tramways*.
- 4.^a 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. Affonso d'Espregueira