

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHNA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministério das Obras Publicas

Proprietario director: **L. DE MENDONÇA E COSTA** — Engenheiro consultor: **C. XAVIER CORDEIRO**
Redactores: em Madrid, **D. Juan de Bona**; em Bruxellas, **Alb. Urban**, Engenheiro

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

Annexo d'este numero

Tarifa P. n.º 7, grande velocidade, do Minho e Douro — bilhetes de ida e volta para a linha de Guimarães.

P. n.º 8, idem, idem — grupos de passageiros para Marvão e Elvas.

P. H. n.º 3, p. v. idem — carvão de pedra das Asturias.

SUMMARIO

A diminuição de receitas dos caminhos de ferro.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte official. — Portarias de 14, 15, 16, 22 e 23 de novembro, do ministerio das Obras Publicas.

Tarifas de transporte.

Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo.

Notas de viagem. — VI — A Serra da Estrella — O observatorio.

Palacio da Industria em Lisboa.

Relatorio sobre aguas mineraes.

A companhia carris de ferro.

A conferencia monetaria de Bruxellas, por A. Urban.

Os negocios da companhia real.

Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.

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

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Linhas portuguezas. — Pungue — De Monchique a Silves — O Sud Express — Pessoal da Companhia Real.

Linhas hespanholas. — Oeste de Hespanha — Leste de Hespanha — De Valladolid a Ariza — De Jativa a Alcoy — De Madrid a Zaragoza e Alicante — De Murcia a Granada — De Val-de-Zafra a San Carlos — Liquidação — Sierra Alhamilla a Almeria — De Barcelona a Tarragona e França — De Avila a Salamanca.

Linhas estrangeiras. — França — Italia.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. Continuação do relatorio.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Agenda do viajante.

Agencias de transportes recommendadas.

Annuncios.

A diminuição de receitas dos caminhos de ferro

QUEM lançar a vista para o mappa das receitas approximativas de todas as nossas linhas ferreas, que publicamos sempre na nona pagina de cada numero, vendo que em todas ellas a diminuição de productos é notavel, concluirá que nos achamos n'um excepcional periodo de decadencia.

E relacionando esse facto com a baixa dos rendimentos aduaneiros, com a depreciação na cotação dos nossos fundos publicos, nos mercados internos e externos, julgará que essa nuvem de desgraça, que tolda o nosso horizonte depois de tanto tempo, é a causa d'aquella diminuição de productos nas linhas ferreas, symptoma de uma falta de movimento de transportes, consequencia da crise difficil que atravessamos e que em tudo se manifesta.

Não deixaremos de concordar que alguma parte d'esse decrescimento de receitas provém das nossas difficuldades internas, que, cerceados em geral, mais ou menos, os rendimentos de todos, cada qual busca cortar quanto pôde por tudo que lhe permite fazer uma economia, pequena que seja; isto se prova pela diminuição de viajantes, n'este anno, em todas as linhas, que era já

de 800:000 só nas linhas de Leste e Norte, até 30 de setembro, 22:500 nas do Oeste, e em não menor proporção nas outras linhas.

Mas a par d'este facto, é evidente, devemos reconhecer-o, que ha um retrahimento geral de todos os transportes, não só em Portugal, como na peninsula, como em toda a Europa, ainda nos paizes mais prosperos e em condições bem differentes do nosso.

Na vida dos povos dá-se muitas vezes o phenomeno de que a lei dada como geral para a commuidade de interesses dentro de um paiz, ou nas suas relações internacionaes, se torna, por um exagero de applicação, interna em cada localidade, e em pouco preceito do lar de cada familia.

Deve talvez attribuir-se a esta tendencia, que as doutrinas proteccionistas, cuja applicação rigorosa ultimamente nos veiu da America, se concentrassem no animo de cada povo, e vão ganhando terreno em cada logar e em cada individuo.

O resultado é que: do não importar do estrangeiro vae-se passando a não consumir do mercado interno e até quantas vezes da povoação mais visinha. Portanto, não se transporta.

E' assim que, se lançamos os olhos para a Hespanha, vemos que, na linha do Norte, a diminuição de receitas se eleva já a 660:000 pesetas, na de Valencia a 345:000, Madrid-Zaragoza-Alicante tem menos cerca de dois milhões de pesetas, quasi 500:000 Tarragona-Barcelona, e apenas d'este desastre se salvam os Andaluzes com um excesso de umas incompletas 200:000.

Na França a diminuição é mais accentuada. O P. L. M. marca menos 3.272.000 fr. até 10 de novembro, a rede algeriana de 513 kilometros apenas, tem menos 537:000, o Orleans diminuiu 2.329:000, o Midi 1.450:000, o Estado 484:000, o Este 340:000, o Norte e o Oeste menos, mas, ainda assim, aquelle 129:000 e este 114:000, devendo notar-se que explora hoje mais 317 kilometros que no anno passado.

Voltando-nos para a Austria, achamos a rede austriaca com menos 3.867:290, e os Lombardos com 1.117:000; se vamos a Italia, apresenta-se-nos o Adriatico em diminuição de 1.334:000 liras, e em todas as demais linhas menos a do Mediterraneo, uma diminuição mais ou menos accentuada. Se vamos á Allemanha, achamos os 1:036 kilometros do Norte com 66:000 marcos de baixa, e a rede do sul com cerca de um milhão.

E a Russia, e a Inglaterra, e a Turquia, e a America—a propria America—em todos os paizes se resentem as vias ferreas de uma notavel diminuição de receitas, como se cada cidade, cada aldeia, fosse concentrando as suas necessidades aos seus proprios recursos, tornando se independente dos productos dos mercados ainda os mais proximos.

Concorrerá esta tendencia, tão geral, para a prosperidade dos povos? Certamente que não. A permuta

do producto, do trabalho e do individuo como a do saber e da intelligencia será sempre o principal agente para o desenvolvimento da civilisação, e esta verdade, calando gradualmente no espirito de todos, restabelecerá a rotação do commercio e da viagem individual. —E o caminho de ferro, que tem sido o principal elemento de civilisação das gerações modernas—terá então razão para hastear a bandeira dos grandes triumphadores, porque terá destruido a avalanche de egoismo universal que tenta submergil-o.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 25 de novembro de 1892.

Annuncia-se para breve uma singular reforma no caminho de ferro do Estado; a venda, em *todas* as bilheteiras das estações, de bilhetes de todas as classes.

Seguir-se-ha, naturalmente, uma mistura de passageiros de todas as classes, no limitadissimo espaço adiante das bilheteiras.

Reforma democratica, dir-se-ha? Qual historia! O pensamento da administração dos caminhos de ferro é unicamente dividir o trabalho da venda dos bilhetes mais equitativamente, de fôrma a permittir aos bilheteiros o aproveitamento do descanso dominical.

Mas para que servirão então as salas de espera de duas classes e a differença de carruagens?

Realmente, parece que outras reformas de mais utilidade se impõem ao caminho de ferro do Estado.

O *Moniteur Belge* noticia que a Republica Sul-Africana adheriu á União postal universal, devendo esta adhesão começar a vigorar no 1.º de janeiro do proximo anno.

Diz-se que os srs. Dalziel, de Londres, offereceram ao governo belga a montagem d'um cabo entre Ostende e Dover.

O cabo tornar-se-hia propriedade exclusiva do governo belga, mediante a sua livre exploração pelo sr. Dalziel durante tres horas por dia. O governo parece ser favoravel a esta proposta.

A administração dos caminhos de ferro do Estado belga decidiu que dentro em pouco se proceda a interessantes experiencias de tracção electrica nos arredores de Liège.

Esta planicie, com as suas curvas e rampas, é particularmente favoravel ás experiencias que se vão tentar, e que se farão com o auxilio de carruagens carregadas, não de passageiros, já se vê, mas de quaesquer pesos. A electricidade será fornecida por accumuladores.

Um despacho ministerial determina a criação de *sellos de caminhos de ferro*, dos valores de 2 francos e de 15 centimos.

Estes sellos serão postos á venda em todas as estações de caminhos de ferro e nas repartições postaes que cooperarem no serviço das encomendas postaes internacionais

No dia 2 de novembro teve lugar o ultimo leilão trimestral de marfim do Congo em Antuerpia. Assistiram numerosos compradores.

Foram vendidos 25.577 kilos, por preços que accusam uma ligeira alta sobre os do leilão anterior.

O Banco de Antuerpia possui um credito em Buenos-Ayres de 2 milhões de francos, a cargo da Sociedade de novos matadouros, cuja concessão foi annullada ha algum tempo. Sabe-se agora que as duas partes estão em negociações com a municipalidade de Buenos-Ayres, afim de que esta possa adquirir os immoveis da Sociedade, dando-os ao Banco em pagamento dos titulos da ultima emissão destinada á amortisação da divida fluctuante.

Como complemento á noticia supra, devo notar que este credito, bem que esteja em nome do Banco de Antuerpia, diz todavia respeito a um grupo de negociantes d'esta cidade, sendo, por isso, o Banco interessado apenas em segundo lugar.

Reuniu no dia 5 de novembro a commissão plenaria de Bruges, porto de mar, conformando-se com as resoluções da sub-commissão, e pondo definitivamente de parte o projecto Casse e socios. Os dois engenheiros do Estado que compõem a minoria da sub-commissão mantiveram, em commissão plenaria, a sua opinião.

Foram propostas algumas modificações ao projecto Cousin: O porto de Heyst seria alargado; os caes de Bruges seriam levados a 1.250 metros, emquanto que a parte interior do porto seria alargada de 65 a 90 metros.

A commissão plenaria é de parecer que sob o ponto de vista financeiro a proposta Cousin é muito mais vantajosa. Além de uma diminuição de dois milhões na despesa, assegura esta proposta uma exploração séria pelo accordo com um poderoso grupo inglez.

No dia 1.º de dezembro termina o praso fixado pelo governo; mas como se poderiam ainda fazer contrapropostas, isto prolongaria um pouco a fixação definitiva.

Trata-se em Antuerpia da criação de acções da Exposição, com bilhetes de entrada, a exemplo do que se praticou na ultima Exposição de Paris.

A. Urban.

Parte official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral das obras publicas e minas
2.ª Repartição—Caminhos de ferro

Sua Magestade a Rainha, a Senhora Dona Maria Pia, regente em nome do Rei, conformando-se com o parecer de 7 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 7 e 8 de outubro proximo passado, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de modificação das vias da estação do Entroncamento para serviço com dupla via, e de construcção de um novo caes, devendo, porém, este ser coberto com um alpendre, e devendo a companhia submeter com brevidade á approvação superior a disposição dos signaes de protecção e o regulamento do serviço dos mesmos signaes e das agulhas na mencionada estação.

Paço, em 14 de novembro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

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

Sua Magestade a Rainha a Senhora Dona Maria Pia, regente em nome do Rei, conformando-se com o parecer de 14 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o novo projecto, datado de 5 de outubro findo, da estação do Sabugal, ao kilometro 40,0 da 3.ª secção de construcção do caminho de ferro da Beira Baixa, estação de entroncamento do ramal de Monte Barro, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Para o director da fiscalisação da construção do caminho de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade a Rainha a Senhora Dona Maria Pia, regente em nome do Rei, conformando-se com o parecer de 7 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 1 e 11 de outubro proximo passado, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em virtude do disposto na portaria de 29 de agosto ultimo, de ligação definitiva das linhas ascendente e descendente do ramal de Santa Apolonia a Bemfica, em Chellas, devendo a velocidade dos comboios ser diminuida na passagem das agulhas da mesma ligação.

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

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

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes communicado, em officio de 22 de agosto ultimo, que celebrou com a companhia de papel do Prado o contrato n.º 604 para transporte de papel e massa de papel com redução de preço; em officio de 20 de setembro, tambem ultimo, que celebrou com José Courinhas, de Alcanena, o contrato n.º 605 para transporte de casca de sobro, carvalho ou azinho; e em officio de 5 do referido mez de agosto, que concedera a Jacinto Gonçalves uma redução do minimo estipulado na tarifa especial n.º 12 de pequena velocidade: manda Sua Magestade El-Rei, em conformidade com o disposto no artigo 45.º do contrato de 14 de setembro de 1859, e na portaria de 16 de maio do anno corrente, declarar obrigatorias para a companhia, e extensivas a todos os expedidores de artigos da mesma natureza com igual peso ou volume, e a iguaes distancias kilometricas, em qualquer sentido, as reduções que a companhia real fez pelos contratos acima citados.

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

Paço, em 22 de novembro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

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

Tendo cessado as circumstancias que motivaram a redução de 50 por cento no preço do transporte de cortiça de qualquer das estações das linhas ferreas do sul e sueste, para a de S. Bartholomeu de Messines, concedida por portaria de 17 de abril de 1891: ha por bem Sua Magestade El-Rei ordenar que aquella redução cesse a partir de 31 de dezembro do corrente anno.

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

Para o director dos caminhos de ferro de sul e sueste.

Tarifas de transporte

Tarifa P. n.º 7 de grande velocidade do Minho e Douro. — Na administração dos caminhos de ferro do Minho e Douro será posta em vigor, desde 1 de dezembro proximo, a tarifa P. n.º 7 de grande velocidade, combinada com a linha de Guimarães e destinada á venda de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, de algumas estações d'aquelles caminhos de ferro para todos os da linha de Guimarães e vice-versa.

Estes bilhetes são validos por um só dia. Todavia, para facilitar e desenvolver em maior grau as viagens de recreio entre as localidades servidas pelas duas linhas, todo o bilhete que fôr vendido na vespera de qualquer dia ou dias santificados estabelece o direito de regresso até o dia immediato ao ultimo dos santificados.

A redução no preço dos bilhetes é de 25 % sobre a taxa das tarifas geraes das duas linhas.

P. H. n.º 3 do Minho e Douro. — Tambem damos como annexo esta tarifa destinada ao transporte de carvão de pedra das Asturias para o Minho e Douro, pela fronteira da Galliza.

De repetidas tentativas que se tem feito para introduzir em Portugal o carvão asturiano, é esta a primeira que chega a tornar-se pratica.

Os preços do transporte são baratissimos, attenta a distancia de 688 kilometros, de Ablaña a Porto. O carvão asturiano é, ao que nos asseguram, de qualidade que sustenta boa competencia com o inglez.

P. n.º 8 do Minho e Douro, P. n.º 6 da Companhia Real. — Acompanha egualmente este numero esta tarifa, pelos preços da qual — muito mais reduzidos do que os que anteriormente vigoravam — são concedidos bilhetes collectivos de 3.ª classe aos trabalhadores, que do norte do paiz vem buscar trabalho nos campos do Alemtejo e mesmo na Andaluzia, para onde ha uma forte corrente das populações gallegas proximas da nossa fronteira.

Os grupos, que pela antiga tarifa não podiam ser de menos de 20 passageiros, podem ser agora de 5, de 10 ou de 15, o que mais facilita a utilização d'estes novos bilhetes.

Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo

(Continuação do n.º 117)

QUESTÃO XI-A

Princípio Compound applicado ás locomotivas

RELATOR—M. Hubert.

Resulta da discussão:

1.º) Que o principio Compound não teve adversario entre os membros da 2.ª secção.

2.º) Que o numero de cylindros a empregar e que a utilização d'um apparelho de arranque (*démarrage*) automatico são questões de especie.

3.º) Que na avaliação da economia no tocante ao consumo de agua é indispensavel comparar sómente machinas em condições, tanto quanto possivel, identicas de qualidade, de serviço, de força, etc.

4.º) Finalmente, que no que respeita á disposição dos cylindros nas machinas de 4 cylindros, os diversos systemas applicados apresentam vantagens e inconvenientes e que a experiencia adquirida não é sufficiente para que se possa decidir sobre este ponto.

Depois d'esta discussão a secção formulou as suas conclusões como se segue:

A secção reconhece que a applicação do principio Compound offerece, entre outras vantagens, um meio d'utilização das altas pressões, uma economia realisada no consumo do combustivel e da agua, e julga que este systema permite um augmento de potencia sem demasiada fadiga das peças; admite, entretanto, que da sua adopção resulta certo augmento de despesas de conservação e de lubrificação para as machinas de mais de dois cylindros e emprego de caldeiras de mais alta pressão que a das machinas ordinarias.

O numero e a disposição dos cylindros a empregar, assim como o uso d'um apparelho de arranque (*démarrage*) automatico, são questões de especie.

A secção é de parecer que deve proseguir a comparação entre o consumo d'agua das machinas Compound e o das machinas ordinarias, havendo o cuidado de escolher locomotivas, cujas condições de qualidade, de serviço e de força sejam, quanto possivel, identicas.

QUESTÃO XI-B

Distribuições diversas e outros systemas

RELATORIO DE M. W. ADAMS

A secção examinou alguns systemas de distribuições; discutiu as vantagens, que pôde apresentar o emprego das gavetas equilibradas.

Tendo este ultimo assumpto dado occasião a contro-versias, a secção concluiu assim:

Em vista da pratica, que é certo seguir-se na America, onde o uso das gavetas equilibradas está generalisado, a 2.^a secção emite o voto de que a questão das distribuições nas locomotivas e o emprego das gavetas equilibradas façam parte da ordem do dia na proxima sessão do Congresso dos caminhos de ferro.

Adoptado depois de se terem trocado algumas observações.

QUESTÃO XII

Material das linhas de pequeno trafego

RELATORIO DE M. G. ABELES

A discussão, a que o assumpto deu occasião, fez reconhecer, que a escala, em que se pode empregar material especial, é determinada por circumstancias diferentes, conforme as rês, taes como o perfil mais ou menos accidentado, a economia no giro dos machinistas e mesmo considerações de ordem financeira.

A secção concluiu nos termos seguintes:

Para certas rês é util especialisar material mais ligeiro em linhas secundarias de pequeno trafego, que façam parte d'uma rede d'interesse geral; para outras, convém, pelo contrario, quer em rasão do perfil, quer por qualquer outra causa, empregar material analogo ao das grandes linhas, muitas vezes o mais antigo.

QUESTÃO XIII

Aquecimento continuo dos comboios—Exame de diversos systemas d'aquecimento continuo dos comboios pela agua, pelo vapor, etc.

Relator—Mr. Tchaïkovsky.

A 2.^a secção escutou com interesse a descripção dos diversos systemas de aquecimento continuo e averiguou que, se este pôde apresentar em certos casos vantagens para os climas rigorosos, não é susceptivel d'applicação n'outras circumstancias, que exigem outros processos.

QUESTÃO XIV

Rotação dos machinistas

Resultados obtidos pelo emprego da dupla brigada e da brigada simples sob o ponto de vista:

- 1) Da utilização das machinas.
- 2) Das despesas especiaes das machinas (combustivel, lubrificação, conservação).
- 3) Do melhoramento do serviço dos machinistas e dos fogueiros.

Relator—Mr. Masui.

1) Todas as questões de rotação das machinas e dos machinistas são questões de especie.

2) A rotação singela absoluta, que não deixaria reserva alguma de machinas, deve ser completamente banida.

3) Por via de regra e salvos casos especiaes, a rotação singela não é recommendavel na maioria dos caminhos de ferro para os serviços normaes.

4) A dupla brigada e os serviços correlativos podem ser vantajosamente empregados, mas em casos especiaes.

QUESTÃO XV

Informações technicas da 2.^a secção

1.^a Categoria: Coordenação das informações technicas a recolher na conformidade dos formularios adoptados pelo Congresso:

Os relatores são para as letras:

- A e C Mr. Hodeige.
- B Mr. Bartoldo.
- D Mr. Hubert.

A secção registra os numerosos e interessantissimos esclarecimentos fornecidos pelas diferentes administrações e completados por varios membros.

Exprime, alem d'isso, o desejo de que a questão dos tubos de fumo e, especialmente, a de perda nas placas tubulares, sejam classificadas entre os assumptos especiaes a tratar n'uma sessão ulterior do Congresso.

2. categoria: *Elaboração d'um formulario de informações technicas a recolher, destinado a uma nova sessão do Congresso.*

Os relatores são para as letras:

- E—Sir Andrew Fairbairn.
- F—M. Hodeige.
- G—M. Belleruche.
- H—M. Hubschucan.
- I—M. Antochine.

O Congresso approva a seguinte conclusão da secção, adoptada na sessão de 28 de agosto:

A secção adopta, com algumas modificações, os formularios propostos pelos diversos relatores.

QUESTÃO XVI

Signaes fixos e block system

Letra A. Signaes fixos.—Qual é a posição normal adoptada pelas administrações das grandes rês ferreas para os signaes fixos das diversas especies?

M. Flamache, relator, resume com a maior claresa e a mais reconhecida competencia as informações recebidas acerca da posição normal dada aos signaes fixos nas diversas rês, para assegurar a protecção:

1.^o Das pontes giratorias; 2.^o das bifurcações e travessias; 3.^o dos apeadeiros sem ligação de vias; 4.^o das estações intermediarias com ligações; 5.^o dos postos de *block* de via dupla; 6.^o dos de via unica; 7.^o e ultimo, das estações de entroncamento e de troca de material e das grandes estações extremas.

Neste ponto divergem as opiniões. Algumas rês não reconheceram inconveniente algum em deixar os seus signaes fixos normalmente á via livre.

A maioria das rês fecha normalmente os signaes nos pontos importantes (grandes estações, bifurcações, etc.), deixando-os normalmente abertos nos apeadeiros e estações pouco importantes. Emfim, quer por iniciativa propria, quer em virtude de prescrições governamentais, um grande numero de rês fazem a exploração com signaes normalmente fechados em todos os pontos.

Ha tendencia para se fazer cada vez mais uso da posição normal fechada.

As pontes giratorias, bifurcações, travessias de nivel, estão já sob este regimen, assim como as estações importantes na maior parte das linhas.

Para os apeadeiros e estações pouco importantes parece preferida a posição aberta.

Os signaes de *block* nas linhas de via unica indicam sempre paragem na posição normal.

Pelo contrario, nas linhas de via dupla e com *blocks* a posição aberta é geralmente a regra, salvo em certas linhas de intensa e difficil exploração.

Letra B.—Block system.—Quaes são as garantias consideradas como sufficientes pelas administrações das grandes rês ferreas na realização do *block system* e do *interlocking system*, tendo em vista a velocidade dos comboios, a intensidade do trafego e as condições de estabelecimento das linhas percorridas? Quaes são as razões emitidas por cada administração em apoio da sua opinião?

Relator—Mr. Ramaeckers.

A secção segue com o maior interesse os progressos

realizados nosapparelhos destinados á applicação do *block system*, e confirma a tendencia que ha para solidarisar os signaes telegraphicos entre os postos com os signaes opticos dirigidos aos comboios, de fôrma a assegurar mechanicamente a posição conveniente d'estes ultimos signaes.

Quanto á applicação das disposições destinadas a fazer operar os proprios comboios sobre os apparelhos do *block*, a secção pensa que convém reservar o assumpto.

Pelo que respeita aos apparelhos exclusivamente automaticos, a secção julga que nas condições actuaes não se poderia basear a segurança no seu emprego.

Quanto á segunda parte, a secção reconhece que os diversos systemas do encravamento applicados ás diferentes linhas satisfazem ás necessidades da segurança; faz, porem, todas as resalvas, com respeito ao projecto do signal «express», esboçado no relatorio.

Ser-lhe-hia impossivel admittir a ideia emittida de dirigir automaticamente n'uma via de segurança os comboios que tivessem transposto o signal de paragem absoluta.

Notas de viagem

VI

A Serra da Estrella—O observatorio

Descido o segundo monte, a Salgadeira, de tão perigoso caminho como o Alfátima, o guia faz parar os machos para refrescarem as guelias, plural em que entra tambem a d'elle n'uma egualdade de velhos companheiros, n'um pequeno veio d'agua que atravessa pelo valle. Parece-nos um dos mais insignificantes regatos que se atravessa a vau por duas pequenas pedras casualmente cahidas das montanhas lateraes. Pois não é: Quem, senão o guia, nos diria que estão ali as nascentes do Mondego, d'aquelle rio que o poeta nos descreve bravo e dissoluto em frente de Coimbra, e que nós temos visto temeroso, terrivel, em face da Figueira da Foz?

Pois é o Mondego, ou antes o Mondeguinho que ali atravessamos, assim chamado pelo povo, despresivelmente, pela sua pouca agua e ridiculo leito de um palmo de largura.

Deixemol-o, leitor, e... subamos de novo. A poucos passos do macho o guia diz-nos, apontando lá para cima, para um pára-raios que mal distinguimos:—Lá está o observatorio.

E' uma esperanza que nos sorri e mais se accentua quando enxergamos que d'esse ponto para a esquerda se prolonga uma linha recta, descendo gradualmente a montanha, onde homens trabalham no arranque e collocação de pedras. E' um troço da estrada em construcção que nos promette, se o alcançamos, repousar o corpo, dos baldões a que nos obrigou o detestavel caminho da serra.

Subindo o Corgo das Mós, que assim se chama o monte onde está o observatorio, o nosso espirito vae phantasiando este edificio—um elegante *chalet* com o seu terraço, de onde se deve gosar um esplendido panorama, com a sua sala de apparelhos scientificos, confortavel, como é indispensavel n'aquelle local; um fogão a um canto mantem-a n'uma temperatura moderada, um modesto tapete forra-lhe o solo, das paredes pendem mappas officiaes de todos os pontos da serra, as janellas e portas são guarnecidas por cortinas e reposteiros de tapeçaria escura, o centro é occupado pelos instrumentos, alguns em communicação com o exterior,

como o udometro que recebe as aguas n'um funil, occulto sobre o telhado entre os angulos da torre, e vem lançal-as ao centro da sala n'um receptaculo que as mede.

Ao lado, na parede posterior estarão com certeza os thermometros, n'uma pequena caixa que se abre de dentro da sala, porque tendo o observador que fazer os seus registros, como é natural, quatro vezes por dia, seria uma tyrannia obrigar-o a sahir do observatorio nos dias, nas semanas, em que este quasi se cobre de neve; o anemometro no outro extremo; o hygrometro, toda essa sympathica bateria scientifica, com os seus metaes luzidios, os seus sustentaculos de madeira polida, as suas capas de oleado, forradas de flanella para que a humidade não altere o regular funcionamento.

Ligado por uma passagem envidraçada em que as janellas estão cautelosamente calafetadas com caoutchouc, deve estar a habitação do director do observatorio, pequena, porque já sabemos que este funcionario é o irmão dos nossos amigos Brito Capello, e sabemos que a modestia e o arrojo scientifico são os caracteristicos d'esta familia, mas sem duvida muito confortavel, muito commoda, porque o governo deve ter attendido ás inclemencias do clima e pensado que, para dirigir o observatorio tem que ter ali um homem e não... um urso.

E' chegados lá, á porta mesmo,—porque ha cousas de que se duvida até a ultima—que nos convencemos de que o edificio que procuravamos é mais phantastico do que as lendas da serra.

Do edificio que descrevemos nada existe, e em compensação existe o unico elemento que poderia dispensal-o;—um homem unico, um martyr da sciencia, um espirito devotado ao seu paiz, de uma modestia que chegamos a achar condemnavel, porque é d'estas dedicções civicas que o mundo abusa para lhes utilizar os trabalhos e esquecer-lhes os sacrificios.

O observatorio da Serra é um perfeito chiqueiro, uma pucilga, um casebre desabrigado, em que o ar entra até *atravez* das paredes, a humidade penetra por outras, tornando inhabitavel um dos quartos; reunindo-se em quatro unicas divisões a sala (!) de observatorio, escriptorio do director e estação telegrapho-postal, a cosinha, o quarto de dormir e um outro quarto. Cada uma não terá mais de 12 metros quadrados.

E tudo isto n'uma casa terrea, coberta de feltro embreado, desmantelando-se as paredes, as portas sem pintura, o chão carcomido! A mais soez locanda de pobre aldeia não é inferior ao edificio a que pomposamente damos o nome de Observatorio da Serra da Estrella!

Os instrumentos scientificos de que fallámos estão installados n'um terraço, natural, a uns 20 metros fóra do edificio, local para onde se vae, rodeando a casa, e subindo uma escada, aberta na rocha, de uns 20 degraus.

Ha que ir ali de 6 em 6 horas tomar os apontamentos dos apparelhos registradores, fazer as observações que hão de servir de comparação das variações athmosphericas diarias d'aquelle ponto, e dos demais do paiz, que vão registradas para o estrangeiro, e mal sabem lá, quando vêem inscripta a temperatura na serra a 10 graus abaixo de zero, que o observador, para tomar esta nota, teve que munir-se de um machado, para cortar uma camada de um metro de gelo que lhe cubria a escada que o conduz ao instrumento.

Devo declarar que todas estas considerações são minhas, são de quantos ali vão, que todos condemnam o pasmoso abandono em que se encontra o observatorio e o seu director, por parte dos poderes publicos que de-

viam cuidar de um e d'outro; não ha aqui uma nota do dedicado homem, victima d'este desleixo, que esse não se queixa — está ali bem, rodeado da esposa, uma boa senhora de Manteigas, dos filhinhos, que brincam na esplanada, enchendo, no inverno, pequenos carros de gelo.

As minhas descrições destinadas a guia de viagem não tem mesmo que aconselhar o excursionista a que se dirija a Brito Capello, logo ao chegar ao observatorio. E' elle que vem logo bondosamente recebê-lo á beira da estrada, e é elle que lhes offerece todo o seu prestimo com o desprendimento de quem tem por lema a dedicação.

Sem um espirito d'este feitio, alli, era impossivel ou, pelo menos, muito mais difficil visitar-se a serra.

O sr. Capello, chegados os viajantes, trata logo de os alojar nas pequenas casas disponiveis, de lhes ensinar o meio de melhor tratarem da continuação da excursão, de lhes procurar as commodidades possiveis.

Como tem em seu poder as chaves de varias casas deshabitadas, alli lhes dá pousada, porque é mister repousar um pouco para proseguir menos fatigado.

Quem vá em caravana, como aconselhei, chegando pela 1 hora da tarde, poderá tratar do almoço, e ás 3 seguir para o Valle do Conde ou para o Covão das Lapas onde deve pernoitar.

Pela minha parte, tendo que ficar no Corgo das Mós, o sr. Brito Capello deu-me a escolher diferentes casas.

Está bem visto que escolhi a do sr. Cezar Henriques, casa que só por si merece uma visita á serra e um capitulo especial.

Palacio da Industria em Lisboa

O nosso director publicou em varios collegas de Lisboa e provincias a seguinte carta:

Quando em 28 do mez findo, a meu pedido, se reuniram, em casa do sr. Pinto de Magalhães, alguns jornalistas de Lisboa, a fim de lhes serem apresentadas as ideias iniciaes para a fundação de um Palacio de Industria, declarei logo, ahi, que, não levando eu em mira o menor interesse nem fim especulativo, a minha missão findava desde que taes ideias começassem a fructificar.

Hoje, que a Associação Industrial Portuguesa, á qual evidentemente compete tomar a vanguarda n'esta cruzada, inscreveu nos seus estatutos a criação de um edificio para exposição permanente de productos industriaes, e que o sr. Magalhães, por sua parte, insiste em trabalhar para identico resultado, venho rogar a v. ex.^a a fineza de me deixar declarar no seu jornal que, desde esta data, nada tenho com o andamento que a esta propaganda seja dado pelo sr. Magalhães, ao qual cedo toda a parte que tomei n'essa iniciativa, desejando apenas que a conduza a bom fim.

Lisboa, 21 de novembro de 1892.

De v. ex.^a amigo e collega ob.^{do}

L. de Mendonça e Costa.

Primeiro que tudo cumpre-lhe agradecer a todos os jornaes que deram cabimento nas suas columnas a esta declaração.

Explicando esta attitudo aos nossos leitores, depois do entusiasmo com que este jornal preconizou a ideia, devemos declarar que essa resolução foi tomada unica e exclusivamente por motivo do signatario da carta supra não concordar com a orientação que o seu collega na iniciativa deu aos trabalhos preliminares que havia a pôr em pratica.

Pelo parecer do segundo iniciador, logo em seguida á reunião da imprensa, que elle promoveu em casa do primeiro, deviam ser convidados os presidentes das principaes associações industriaes e commerciaes do paiz e outras pessoas importantes, a uma conferencia particular em que se combinaria a fórma pratica de le-

var a ideia á realisação, formando d'esses cavalheiros uma commissão executiva de fundadores do palacio, e retirando, por completo, os dois iniciadores, visto que, pelo menos o segundo, nunca quiz para si glorias nem interesses, nem podia empregar n'essa fundação mais que os seus bons desejos de que ella se realisasse.

Não o entendeu assim o primeiro, e preferiu caminhar por meio de manifestos ao paiz, que o nosso director não considera opportunos, nem se julga auctorizado a fazer.

Alem d'isso, sabido que a Associação Industrial se propõe fundar uma exposição, mais modesta, mas nem por isso menos util, constando-lhe que ella tem ideias de entrar em accordo com a sociedade do Jardim Zoologico para reunir palacio e jardim no mesmo terreno, no bairro Camões, com identicas diversões e attractivos, pareceu ao nosso director que a insistencia em querer isoladamente fundar outro estabelecimento identico seria illogica em quem não levava em mira outro interesse que o do paiz, e esse estaria attendido no projecto da associação. Se esta não levar avante a ideia, será occasião de lhe exprobar que ella tenha impedido a sua realisação por outrem, e é aos industriaes que compete tomar-lhe contas do não cumprimento dos seus estatutos.

Esta maneira de ver não impede que o nosso jornal preste todo o seu apoio á collectividade, pessoa ou pessoas que realisarem a fundação do palacio, apoio que daremos com tanta imparcialidade quanto nada teremos com essa fundação, e com tanto maior entusiasmo quanto é certo que, desde muitos annos, acalentamos essa ideia e esse desejo, já expellido n'este e em outros jornaes repetidas vezes.

Relatorios sobre aguas mineraes

Temos ha mezes sobre a mesa os relatorios dos srs. Antonio Teixeira de Sousa e José Maria do Rego Lima; dois do primeiro: *Classificação de aguas minero-medicinaes*, e *Breve estudo physiologico therapeutico e estatistico das aguas de Pedras Salgadas*; e um do sr. Lima: *Reconhecimento Geo-hydrologico de Chaves*.

Estes relatorios fazem parte dos trabalhos elaborados pela commissão nomeada por portaria de 30 de julho de 1890 para proceder ao estudo das aguas minero-medicinaes do paiz.

Pelo primeiro são, pelo sr. Teixeira de Sousa, classificadas as aguas em 5 classes—aciduladas gazosas, alcalinas, salinas, sulfurosas e ferruginosas—e subdivididas em sub-classes, generos e especies.

O segundo occupa-se especialmente das nascentes de Pedras Salgadas, do estabelecimento que ali funciona e dos resultados clinicos durante as estações até 1888, ultimo de que ha estatistica, pela qual se vê que, de 392 doentes, 216 sahiram curados, 164 melhorados, 10 sem alteração e 2 peiores.

No terceiro trata-se das aguas de Chaves; acompanha-o uma interessante planta, a côres, da cidade, concluindo o sr. Rego Lima por demonstrar a utilidade da fundação ali de uma estação balnear, aproveitando as aguas thermaes das cinco nascentes sobre a margem do Tamega, proximo da confluencia n'este do ribeiro de Nivellas.

Outro relatorio sobre o assumpto de aguas recebemos tambem ultimamente, o do sr. dr. Torres d'Almeida, sobre as *Thermas de Caldellas*, o qual especialmente nos interessa porque praticamente conhecemos o maravilhoso effeito d'estas aguas.

D'ellas disse já o sr. Alfredo Luiz Lopes no seu tratado—aguas minero-medicinaes de Portugal:

«São com grande vantagem estas aguas applicadas no tratamento de catarrhos e dyspepsias do estomago, nos engorgitamentos chronicos do figado e baço, lythiase herpética e renal, gravella, rheumatismo e gotta, doenças de pelle, e n'algumas nevroses. Os seus efeitos são mais marcados quando estas enfermidades especialmente dependem do vicio arthritico, hoje infelizmente tão generalizado.»

O relatorio de que nos estamos occupando contém interessantes noticias sobre a ultima estação n'aquellas thermas, varias cartas de doentes que alli se trataram e uma de pessoa da nossa redacção que, fazendo uso d'aquellas aguas, conseguiu debellar uma impertinente doença do estomago.

Termina o relatorio pela exposição numerica dos resultados clinicos da estação d'este anno que foi em total:

Doentes que se alojaram no hotel Bella Vista e se utilisaram das aguas 526, dos quaes sahiram 246 curados, 243 melhorados, 36 no mesmo estado e 1 peor. Como se vê, o numero dos curados e melhorados é quasi a totalidade dos que se trataram, isto é, 93 %.

Além d'estes ha o grande numero de doentes que se alojaram fóra do hotel e de que não consta do relatorio os resultados que tiraram.

A Companhia Carris de Ferro

Leitores nossos extranham que de ha muito abandonassemos a campanha que sustentámos contra o deploravel estado do serviço de carros de transporte de passageiros em Lisboa.

Outro pergunta-nos se, na actual conjunctura, e dado o caso da companhia Carris se dignar continuar a conceder bilhetes de assignatura para o futuro anno, será de bem avisado tomal-os.

Aos primeiros, responderemos que nada temos escripto porque nos tem faltado o espaço para tratar de assumptos completamente inuteis.

Assim consideramos tudo que se escreva sobre o lamentavel estado da nossa viação emquanto a camara municipal, a maioria dos seus membros, pelo menos, não se resolver a dispensar menos protecção áquella companhia, a fazel-a entrar na lei, a cortar os abusos que são hoje o pão quotidiano que ella serve ao publico.

Realmente parece que uma nuvem de stulticia offusca os horisontes—bem curtos, por certo—d'aquella administração!

No seu serviço actual ha faltas que são provenientes de economia na administração: suppressão de carreiras, alterações de horario, troca do emprego de carros da linha por carros volantes etc., o que tudo redundam em prejuizo do publico; mas ha, sobretudo, um manifesto abandono da direcção dos principaes serviços, de desleixo, de descaro, que parece feito de proposito para desgostar os passageiros, para os incommodar, para fazer mal o que estava regular, ou o pouco que estava bom.

A reforma dos carros, por exemplo, é uma ideia peregrina que vae sendo posta em pratica, parece, por quem nada percebe do que seja viação n'uma cidade, e consentida por quem apostou peorar tudo. O novo feitiço dado a alguns carros é o mais detestavel, as molhas que lhes põem são... de pedra, como dizia ha dias um passageiro; a suppressão dos letreiros e a substituição dos signaes de côres por uns paineis com a indicação do destino, tornam impossivel conhecer-se a

direcção dos carros se não quando se está junto d'elles. E' um verdadeiro contrasenso.

Em toda a parte se comprehende que os letreiros ou signaes bem visiveis são um convite ao viandante a entrar no carro, quando este lhe poupa um bocado de caminho a pé. Aqui vae-se procedendo em contrario, sem sequer se poder attribuir a reforma a economia, porque os taes quadrosinhos de panno embreado duram, por certo, muito menos e custam, sem duvida, muito mais do que os discos de vidro de côres. Além d'isso tiram a illuminação do carro exteriormente, o que não devia ser consentido pela camara.

Em resultado d'estes trabalhos estão em Santo Amaro, avariados, esperando concerto, duzias de carros fechados, emquanto que o publico regela por essas ruas, nos abertos, o emprego dos quaes, por altamente prejudicial para a saude publica, também não devia ser consentido n'este tempo e muito menos de noite.

Outros vehiculos então circulam na cidade n'um estado de sujidade e vetustez que nem serviriam na mais sertaneja romaria.

Taboas quebradas no solho e nos estribos, arreios atados com cordas, letreiros a giz e a pincelada preta sobre bocados de papel, com calligraphia de cocheiro, cortinas sujas e a desfazer-se, tudo.

Emquanto a horarios, uma desgraça! A companhia suprime as carreiras que entende, sem olhar aos habitos e conveniencias do publico, e até já chega, como succedeu ha dias, a cortar-as inopinadamente em transito, declarando que «visto o carro não levar senão assignantes, recolhia á cocheira!!!»

Isto é por tal fórma escandaloso que nem precisa de commentarios!

N'estas circumstancias o leitor que nos pergunta se deve ou não tomar bilhete annual, que decida por si. Nós não sabemos aconselhal-o.

Mesmo porque, no estado em que se acha o material fixo e circulante, e, com os encargos que a companhia tomou, não vemos garantido o serviço por muito tempo. A linha do Corpo Santo ao Condé Barão e da alfandega a Santa Apolonia está quasi inutil, atamancada em muitas partes com bocados de carril, de palmo e menos. Não durará por muito tempo, e a companhia, não tendo capital para a reconstruir, porque importaria n'uma grossa somma, supprimirá as carreiras. Hoje já os carros descarrilam tres e quatro vezes entre o Conde Barão e o Pelourinho.

Além d'isso, dada a semcerimonia com que se retiram carreiras que desde longos annos existiam, que garantia offerece o bilhete de assignatura, dada mesma a sua barateza—caso a companhia não commetta o disparate final, o que lhe dará o ultimo golpe,—de os supprimir ou de lhes elevar o preço?

Eis porque, ao ver este estado de coisas sem remedio nem esperanças de o vermos applicar, nos temos abtido de empregar o nosso espaço com o assumpto.

Cada qual tem o que merece, e o povo da capital, consentindo a manutenção e repetição d'estes abusos, é o primeiro culpado.

A conferencia monetaria de Bruxellas

O conselho de ministros hespanhol decidiu a nomeação de tres delegados para representarem a Hespanha na conferencia monetaria de Bruxellas.

Os delegados são os srs. Osma, Surra e Cosa.

Parece definitivamente resolvido que a Belgica se fará representar pelos srs. L. Weber, vice-governador do Banco Nacional, Devolder, director da Sociedade geral,

Montefiore-Levi, senador, Alphonse Allard, director o Sainetelette, commissario das Moedas.

Entre os secretarios provaveis citam-se os srs. G. De Laveleye, economista, Van der Smissen, professor da Universidade de Liège, e Brunet, funcionario no ministerio dos Negocios Estrangeiros.

Dizem de Berlim que o conde de Alversleben, ministro da Alemanha em Bruxellas; o conselheiro intimo do governo, v. Glasenapp, conselheiro relator, do The-sou do Imperio, e o sr. v. Hartung, director do Banco do Imperio, são os delegados da Allemanha na conferencia monetaria.

N'um estudo publicado na *Nova Gazeta de Zurich*, o sr. Julius Wolf, o bem conhecido professor, propõe á conferencia monetaria, para sustar a depreciação da prata e trazer o curso d'este metal ao seu antigo nivel, estabelecer um monopolio da producção da prata e regulamentar a sua circulação nos diferentes Estados. Para registrar a decisão do congresso será estabelecido um escriptorio internacional de cambio.

De Berlim dizem mais:

Corre como certo que os delegados da Allemanha á conferencia de Bruxellas declararão que o seu paiz está satisfeito com o actual systema metallico, não havendo rasão para o modificar. Accrescentam que a Allemanha está em melhores condições monetarias do que a Inglaterra, que tem de se subordinar aos interesses muitas vezes contradictorios das colonias. A Allemanha possui ainda 400 milhões de *thalers* de prata, dos quaes 200 milhões estão em circulação. Como não tenciona vender as suas provisões, é-lhe indifferente a fluctuação do preço da prata.

Diz-se que a conferencia será precedida d'uma reunião dos delegados de todos os Estados da União Latina, na qual se discutirá a conducta que estes teem a seguir na mesma conferencia.

Dizem de Madrid que os delegados hespanhoes se reuniram no dia 9 de novembro no ministerio das finanças, sob a presidencia do ministro, para tratar da remessa das instrucções aos representantes do governo na conferencia.

Assegura-se que é o sr. Montefiore Levi quem presidirá á conferencia monetaria. A reunião d'esta foi fixada para 22 de novembro.

Dizem de Washington em 10 de novembro: Os delegados dos Estados-Unidos receberam instrucções precisas. Comquanto estas não sejam conhecidas nos seus detalhes, pôde-se affirmar que os delegados vão encarregados de obter da maioria um accordo para o emprego geral da prata como padrão monetario sem ferir os interesses de ninguem.

A. Urban.

Os negocios da Companhia Real

Como confirmação das nossas previsões sobre o accordo dos *comités* estrangeiros para a regularisação da situação da companhia, limitamo-nos a transcrever da *Revue Economique et Financière* a seguinte noticia:

«Conforme previramos na semana passada, os *comités* alle-mães e francezes dos caminhos de ferro portuguezes, reunidos em casa de M. Kergall, concordaram n'um programma commun.

Dois administradores da Companhia Real, os srs. Reis Torgal e Castro Guimarães vieram conferenciar com os *comités*, sendo decidido, de commun accordo, que os delegados francezes partiriam para Lisboa para deliberarem com o conselho, isto por convite especial do mesmo conselho.

O *comité* allemão está já representado em Lisboa por mr. H. Hohenemser. É, pois, licito esperar que esta trabalhosa questão esteja proxima do seu termo.

Boletim financeiro

Lisboa, 30 de novembro.

Foi bastante movimentada a quinzena em relação a noticias economicas e financeiras. Primeiro tivemos as que se referiram ás bases do tratado de commercio entre Portugal e Hespanha, que teriam ficado definitivamente assentes em Madrid por occasião da visita real. Assegura-se que por parte do governo portuguez se fizeram largas concessões sobretudo á industria algodoeira catalã, o que não deixou de causar impressão no nosso meio industrial, onde parece serão attingidos importantes interesses.

Depois e quasi parallelamente vieram as informações ácerca dos projectos financeiros do governo, abrangendo a transformação do nosso regimen fiduciario, alargamento do systema tributario, estabelecendo o imposto progressivo, remodelação geral dos serviços tributarios, redução das unidades tacticas do exercito e diminuição dos activos, o que importaria uma importante economia no orçamento do ministerio da guerra. Durou pouco esta visão de reforma, porque agora já se afirma que não ha, por enquanto, nenhum plano financeiro elaborado.

Tivemos tambem a nomeação de uma comissão para revêr a pauta geral das alfandegas, afim de attênder a certas reclamações e procurar, quanto possivel, evitar o decrescimento sensível das receitas das alfandegas attribuido, em grande parte, á diminuição das importações, motivada pelas exigencias pautaes. Segundo as nossas informações, os trabalhos de revisão, que indicamos, tendem a uma regressão ao projecto da pauta elaborado pelo Conselho Superior das Alfandegas e que a comissão parlamentar alterou e modificou sem methodo nem criterio.

Em seguida vieram os boatos de crise ministerial, ainda n'este momento subsistentes, e que, como sempre, produzem uma certa hesitação e retrahimento nos mercados. Coincidiu com isto a repentina baixa dos nossos fundos em Londres e Paris, facto que foi attribuido ás negociações entabuladas em Paris por dois agentes do governo para o pagamento do *coupon* de janeiro, garantido por um certo numero de titulos externos cotados abaixo da cotação existente.

Fallou-se tambem no projecto de um contracto, em que interviria o governo inglez, para habilitar o governo portuguez a adquirir as linhas de norte e leste, dado como caução á avultada operação financeira a realizar os rendimentos das linhas ferreas do estado, durante um certo numero de annos. A este respeito falham as informações, comtudo parece que a ida a Londres de um empregado superior do ministerio da fazenda não foi estranha a este assumpto.

Os elementos bancarios e commerciaes do Porto voltaram a insistir pela final liquidação da questão dos bancos, declarando-se em documento publico que a situação se não pôde prolongar por mais tempo sem grave perigo. Effectivamente os factos abonam esta declaração. Só um estabelecimento bancario do Porto tem, desde janeiro até hoje, pago aos seus depositantes mais de 800 contos, reduzindo assim, com sacrificio, as suas disponibilidades.

Na maioria dos bancos os empréstimos feitos estão caucionados por papeis de credito, de liquidação difficil na actual conjunctura. Se os bancos, pela força das circunstancias, se virem obrigados a forçar os seus crédores a uma liquidação immediata dos seus creditos, o desastre será enorme, porque essa liquidação só se poderá fazer em condições verdadeiramente ruinosas. É isto que se pretende evitar ou attenuar com a intervenção do Estado.

Por todas as razões acima indicadas, os mercados estiveram pouco animados durante a quinzena. A remessa de fundos para o estrangeiro foi muito limitada, havendo comtudo abundancia de papel cambial, tanto proveniente do Brazil como de diversos paizes em troca dos generos da nossa exportação. O negocio de cambio esteve frouxo, sendo grande a offerta, mas muito reduzida a procura. O cheque sobre Londres regulou de 42 a 42 $\frac{3}{4}$.

As inscrições (ass) regularam de 34 a 34,75, tendo havido no dia 24 uma depressão que chegou a 31, as de *coupon* regularam a 32,20 (j. r.). os titulos externos (3 p. c.) de 31,50 a 30,20, as obrigações prediaes (6 p. c.) a 90,000 (ass) e a 89,000 (*coupon*). Continúa a baixa das acções dos bancos, sendo sobretudo sensível a diminuição nas do Banco de Portugal que baixaram de réis 111,000 a 105,000.

As obrigações Loanda-Ambaca continuam na baixa, sendo ultimamente offerecidas a 46,000 réis sem procura. Nada ha de menos justificado do que esta depreciação, porque se ha papel que esteja bem garantido e dê boa e vantajosa remuneração, como nenhum outro papel nacional, é este. O retrahimento dos compradores é uma d'estas anomalias, que se não explicam. Se os interessados conhecessem bem os contractos da companhia estamos certos que a procura se restabeleceria e a alta se affirmaria prodigiosamente.

J. F.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1892 - NOVEMBRO - DIAS													
		16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza.	-	-	-	-	-	-	-	17.000	17.000	-	-	-	-	-
	» Ascensores mechanicos..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. ^a Real Portugueza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Nacional.....	-	-	-	-	-	18.500	-	18.500	-	18.500	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa.....	48.000	-	-	46.000	-	-	-	-	-	43.500	-	-	-	-
Paris.....	ACÇÕES Comp. Real Portugueza.	-	-	-	78	77	-	72.50	73.25	75	75	-	80	-	-
	» Madrid-Caceres-Portugal.	42.50	42.50	43.75	-	45	-	-	-	45	-	-	42.50	-	-
	» Norte de Hespanha....	156.25	155	158.75	157.50	157.50	157.50	158.75	157.50	156.25	-	-	-	-	-
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	175	176.25	180	180	178.75	178.75	177.50	177.50	177.50	-	-	-	-	-
	» Andaluzes.....	315	313.75	320	320	315	315	312.50	-	312.50	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza.	101.50	104	103.50	102.50	102.50	102	102	100	100.25	100.50	101.25	100	-	-
	» Madrid-Caceres-Portugal.	142.50	141	140	142	-	141	-	140.25	142	140	141	140	-	-
	» Norte Hespanha 4. ^a hypot.	325	325	327	326	325	325	325	322.75	323	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» C. ^a da Beira Alta....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres...	» Atravez d'Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd...	» Atravez d'Africa.....	44.75	43.25	43	41.50	40	40.50	40	39.75	39.50	39.50	39.60	39.25	-	-
Bruxellas..	» Atravez d'Africa.....	-	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Berlim....	» Comp. ^a 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	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1892	1891	1892	1891
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	Antiga rede	5 11 Novemb.	690	58.248:000	84:410	690	52.551:000	76:160	2.412.244:000	2.522.183:910	-
	enova não	12 18 "	"	52.077:000	75:473	"	46.796:000	67:820	2.464.321:000	2.568.979:910	-
	garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
COMPANHIA REAL	Nova rede	5 11 Novemb.	334	5.402:000	16:173	334	5.397:000	16:158	232.711:000	208.781:000	23.930:000
	garantida.	12 18 "	"	5.210:000	15:598	"	5.163:000	15:464	237.921:000	213.946:000	23.975:000
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste...	28 3 Novemb.	475	14.601:570	30:740	475	14.120:095	29:728	616.970:425	631.948:700	-	14.978:275
	4 10 "	"	13.493:740	28:407	"	12.532:970	26:385	630.464:165	644.481:670	-	14.017:505
Minho e Douro.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....	1 7 Outubro	253	7.542:974	29:814	253	5.580:180	22:056	213.882:524	246.318:807	-	32.436:283
	8 14 "	"	6.707:524	26:511	"	5.730:319	22:649	220.590:048	252.049:126	-	31.459:078
	15 21 "	"	6.792:190	26:846	"	5.333:729	21:081	227.382:238	257.382:855	-	30.000:617
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	7 13 "	105	1.462:102	13:924	105	1.611:145	15:344	50.914:612	52.426:294	-	1.511:682
	14 20 "	"	1.576:300	15:012	"	1.445:902	13:770	52.490:912	53.872:196	-	1.381:284
Guimarães.....	2 8 Setemb.	34	1.627:390	47:864	34	1.233:725	36:286	44.773:649	43.747:912	1.025:737	-
	9 15 "	"	1.599:790	47:052	"	1.300:390	38:246	46.373:459	45.048:302	1.325:137	-
	16 22 "	"	1.504:560	44:251	"	1.393:715	40:991	47.407:999	45.442:217	1.965:782	-
Norte de Hespa- nha.....	4 10 Novemb.	2803 Ps.	1.559:719	Ps. 556	2803 Ps.	1.489:008	Ps. 531	Ps. 63.220:285	Ps. 63.137:314	Ps. 82:972	Ps. -
	11 17 "	"	1.529:824	546	"	1.513:041	360	64.750:111	61.650:356	99:755	-
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	29 4 Novemb.	2672	1.126:108	421	2672	1.166:621	436	44.923:166	46.810:463	-	1.887:297
	5 11 "	"	1.159:099	433	"	1.180:249	441	46.082:266	47.990:712	-	1.908:446
Andaluzes.....	29 4 Novemb.	894	326:979	366	894	325:405	364	12.433:814	12.239:739	194:105	-
	5 11 "	"	280:921	314	"	296:683	332	12.714:765	12.536:422	178:343	-
Almansa-Valen- cia-Tarragona	4 10 Novemb.	460	195:073	424	460	230:565	501	10.186:505	10.485:327	-	298:822
	11 17 "	"	214:595	467	"	260:795	567	10.401:101	10.746:122	-	345:021
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva.	5 11 Novemb.	180	44:215	245	180	44:927	249	2.308:060	2.085:646	222:414	-
	12 18 "	"	45:350	251	"	43:224	240	2.353:410	2.128:869	224:541	-

Linhas portuguezas

Pungue.— Diz um correspondente da Beira, em data de 30 de setembro:

«O acontecimento mais notavel de todo o mez foi a chegada do pessoal para os estudos do traçado definitivo do caminho de ferro para a fronteira, o qual seguiu para o interior no dia immediato ao do seu desembarque n'este porto.

«Foi tal successo causa de verdadeira satisfação para todos os habitantes da Beira, em geral, e especialmente para os negociantes que antevêm os enormes lucros

das transacções que effectuarão sob o grande movimento que aqui se desenvolverá com rapidez.

«São esperados alguns navios carregados com material para o caminho de ferro, bem como rebocadores e lanchas para a sua conducção pelo Pungue.

«Tem sido grande a procura de trabalhadores para o caminho de ferro, o que tem produzido falta de braços na Beira, pois que os indigenas preferem todos aquelles trabalhos pelo augmento de salario que d'elles lhe provém.»

De Monchique a Silves.— O sr. Frederico de Vasconcellos, director das obras publicas de Faro, requereu a concessão d'uma linha ferrea entre aquellas duas loca-

ildades, constando-nos achar-se já cursando os tramites legais a referida pretensão.

O Sud Express.—Vae mudar de itinerario este comboio, entre Lisboa e Medina, passando a seguir pelas linhas do Norte, Douro e Salamanca, com o que se encurta, entre aquelles dois pontos, 109 kilometros de percurso e tres horas á partida e chegada a Lisboa, sendo, portanto, a saída d'aqui pelas 11 da noite, e a chegada pelas 11 da manhã, nos mesmos dias que actualmente.

Pessoal da Companhia Real.—Foi nomeado vice-secretario da companhia o nosso bom amigo sr. Pedro Guilherme dos Santos Diniz, chefe da secretaria do conselho.

Felicitemol-o e felicitamos a commissão administrativa pela sua acertada resolução.

Linhas hespanholas

Oeste de Hespanha.—Diz *As Novidades* de 23: O sr. ministro das obras publicas recebeu hoje effectivamente os directores da companhia do Oeste de Hespanha, residentes em Portugal. Segundo nos consta limitaram-se a apresentar o seu protesto, resultante da situação que lhes estava creada pela companhia real; expozeram a falta de pagamento dos seus vencimentos, desde junho de 1891; mostraram qual era a existencia e qual era a importancia do credito da companhia do Oeste, confessado nas proprias contas da companhia real apresentadas á assembléa geral de 1 de outubro de 1891; explicaram a singular interpretação que a companhia dava ao contrato, invocando-o em certas disposições e pondo-o de parte n'outras, como se viu do officio de 15 de novembro d'este anno—e, por fim, participaram que tinham noticia de que um delegado dos seus collegas, residentes em Hespanha, reforçando estas reclamações, viria proximamente a Lisboa, apresentar ao seu ministro, para que o fizesse chegar ao governo portuguez, o protesto, ali resolvido tambem, contra a singular interpretação do contrato existente entre as duas companhias.

«O sr. ministro das obras publicas, ouvindo a commissão, declarou-se inteirado de mais esse episodio da vida da companhia real, e expoz que nas providencias com que pensava acudir, atenderia na medida possivel, a reclamação que lhe era feita.»

Ora vamos a ver se, esgotadas as esperanças *fagueiras* de que o governo hespanhol reclamasse ao nosso, por causa da linha de Salamanca, estes senhores nos arranjam agora uma reclamaçãozinha em ordem, pela supposta divida do Oeste. Boas almas, é bom negocio!

Leste de Hespanha.—Foi approved definitivamente pelo governo hespanhol o contracto e o trespasse d'esta linha á Companhia do Norte de Hespanha.

Os accionistas do Leste reuniram-se em Madrid em assembléa extraordinaria, no dia 23 de novembro proximo findo, para deliberarem a dissolução da sociedade e nomearem a commissão de liquidação.

E' provavel que o pagamento da quantia de fr. 12,50 contra entrega de todos os coupons não pagos, e a troca das obrigações possam ter logar no decorrer do presente mez.

De Valladolid a Ariza.—Parece finalmente que se vae tornar uma realidade a construcção d'esta linha.

Segundo noticia *El Deluvio*, de Barcelona, devia ter-se realisado n'um dos ultimos dias do mez passado, em Madrid e nos escriptorios da Companhia de Alicante, a arrematação para esta construcção, que foi dividida em vinte e uma secções, cujas adjudicações foram feitas separadamente, com o fim de apressar o seu acabamento.

O que parece é que esta noticia não produziu boa impressão na Companhia do Norte, que, para se desferrar, vae construir uma linha directa de Madrid a Almansa, o que, realisando-se, dará logar a que a Companhia de Alicante construa, por sua vez, a linha directa de Tarragona a Almansa.

Isto é o que se diz, sem que todavia nada se possa afirmar sobre este ponto.

De Jativa a Alcoy.—No proximo mez de dezembro deve ter logar a abertura d'esta linha ferrea, na secção de Albaida, segundo o disposto pela direcção da companhia dos caminhos de ferro do Norte de Hespanha.

De Madrid a Zaragoza e Alicante.—Chegou a Ariza um engenheiro d'esta companhia, encarregado especialmente de traçar o plano da grande estação que ali se vae construir para entroncamento da linha de Zaragoza com a de Valladolid a Ariza, em construcção.

Vae tambem ser construida a estação de Zaragoza, cujo plano está já concluido.

De Murcia a Granada.—Diz-se que vão começar de novo as obras d'este caminho de ferro.

De Val-de-Zafra a San Carlos.—Estão já empacotadas e promptas para seguir ao seu destino as peças de ferro destinadas á ponte d'esta via ferrea, sobre o rio Martin.

Liquidação.—Diz-se que a companhia dos caminhos de ferro do Norte de Hespanha, trata de liquidar com a Sociedade Anonyma do caminho de ferro de Canfranc a importancia da construcção d'este caminho de ferro desde Huesca a Peña.

Sierra Alhamilla a Almeria.—Foram, em 20 de novembro, experimentadas as carruagens de passageiros, construidas em Almeria, com destino ao caminho de ferro de Sierra Alhamilla áquella cidade, sendo o resultado da experiencia muito satisfatorio, pelas condições de capacidade, commodidade e suavidade de movimentos que reúnem.

E' digna de elogio a industria almeriense pela perfeição dos seus productos, sendo igualmente para louvar a empresa do caminho de ferro, que assim procura fomentar a industria nacional do seu paiz.

Se nós, os portuguezes, tivéssemos os mesmos elementos... mandavamos encomendar as carruagens no estrangeiro.

De Barcelona a Tarragona e França.—Por esta companhia, encarregada da construcção do chamado caminho de ferro directo, foi pedida auctorisação para analysar a planta do projecto denominado de Madrid a Roda, na parte correspondente ao termo municipal de Escatron.

De Avila a Salamanca.—E' fundamentada a noticia de que esta linha não poderá ainda ser aberta á exploração no proximo mez de maio, termo da prorogação concedida pelo governo á empresa para esse fim.

E' esta a opinião accentuada de toda a imprensa salamanquina, a qual se vae convencendo de que não eram mais que illusorias as esperanças que a este respeito ainda se nutriam.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

O *maire* de Bayona apresentou ao conselho municipal uma carta do director da companhia do Meio Dia, em que este lhe annuncia, que, inspirado nos votos emitidos pelo conselho, a companhia submetteu á homologação uma tarifa de bilhetes de ida e volta, dando direito, a partir d'um trajecto de 700 kilometros, a oito dias de permanencia em Paris, e concedendo uma redução de 25 % em 2.ª e 3.ª classe.

Segundo as estatisticas apresentadas pelo Ministro das Obras Publicas na tribuna da Camara dos Deputados, na sessão de 5 de novembro ultimo, o pessoal das seis grandes companhias de caminhos de ferro, é dividido nas proporções seguintes:

Leste.....	3,19	empregados, por kilometro
Meio dia.....	2,71	" " "
Norte.....	4,09	" " "
Orleans.....	1,93	" " "
Oeste.....	3,19	" " "
P. L. M.....	3,68	" " "

ITALIA

Acerca da ligação da linha Cuma-Napoli com a linha Caserta-Aversa-Napoli e Caserta-Cancello-Napoli, com um ramal para Afragola a Casal di Principe, projecto apresentado pelo engenheiro Ferdinando Rossi, dá a *Rivista delle Ferrovie* os seguintes detalhes:

A nova linha é projectada com o traçado das linhas economicas e de largura ordinaria. A duração da sua concessão é pedida por 90 annos. E' dividida em duas secções: 1.ª, da ligação Fuorigrotta-Casoria a Casanova-Licignano; 2.ª, ramal de Afragola-Aversa a Casal di Principe.

A extensão do 1.º troço é de 20,5 kilometros e a do 2.º é de 21,4, o que prefaz um total de 41,9 kilometros. A despesa orçada é de 5.200.000 liras, das quaes 2.800.000 para a primeira secção, com uma média kilometrica de 136.000 liras, 2.400.000 para a 2.ª, com a média de 111.600. Os carris são do typo Vignole de aço Bessemer, com o comprimento de 9 m. e do peso de 27,5 kilos por metro corrente.

Ha no projecto tres tunneis de 260, 1,580 e 1,240 metros e 9 estações projectadas no 1.º troço e 13 no ramal.

No ministro das obras publicas deu entrada o projecto apresentado pelo sr. Cesare Orsini para uma linha ferrea destinada a ligar Rimini com San Marino.

O auctor pede concessão de construcção e de exploração, com subsidio do governo, de 3:000 liras por kilometro, pelo praso de 70 annos, do troço de linha de kilometros 13+646, construidos em territorio italiano.

O comprimento total da linha é de 21.660 metros, e para a sua construcção é calculada a despesa em 3.121.000 liras, comprehendendo o material circulante.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa geral do 1.º de outubro de 1892

RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

(Continuação)

Comparando os diferentes capitulos da despesa, com exclusão do Ramal de Cascaes e da linha Urbana, que não figuraram na conta geral da exploração de 1890, como já se disse, teremos:

	1891	1890	Differenças de 1891
Administração e Direcção	132:984\$496	123:678\$046	+ 9:306\$450
Movimento e Trafego	406:607\$438	407:215\$726	— 608\$288
Via e obras	270:857\$329	238:405\$450	+ 32:451\$879
Material e Tracção ..	530:441\$656	575:867\$274	— 45:425\$618
Despesas geraes	95:969\$969	52:841\$986	+ 43:127\$983

A differença a mais, no grupo de *administração e direcção*, provém, em parte, de que foi paga pelo serviço da fiscalisação a despesa com os revisores de bilhetes, havendo por isso um augmento n'este capitulo de 4:460\$270 réis, correspondente ao vencimento d'esse pessoal. Gastou-se mais em impressos, a distribuir ás estações, 4:484\$281 réis. Estas duas verbas, que não tiveram equivalentes no anno de 1890, prefazem a somma de 8:944\$551 réis.

A differença para menos na despesa, no capitulo do *movimento e trafego*, seria mais consideravel, se não tivesse sido incluída, no exercicio de 1891, a liquidación dos serviços communs das estações do Porto, Pampilhosa e Figueira de parte do anno de 1890, que não poderam ser liquidadas a tempo de entrarem nas contas d'aquelle exercicio.

A despesa d'essa proveniencia, que não pertence ao anno de 1891, elevou-se a 12:605\$730 réis.

Egualmente figura no exercicio de 1891 a despesa de 4:380\$000 réis com a luz electrica de Lisboa (P.) em 1890, que estava em suspensão, por se não ter decidido a tempo a que serviço competia.

No art. 3.º (Pessoal) houve uma economia de 19:441\$363 réis, que ficou reduzida a 13:670\$233 réis, por ter havido serviço, durante todo o anno, na linha urbana e estação central e por motivo da criação da agencia de transmissão em Valencia de Alcantara.

A diminuição das despesas d'este capitulo, em 1891, foi, portanto, realmente consideravel, se attendermos ao accrescimento de pessoal na estação central e ligação de Chellas, e a que se liquidaram, em 1891, despesas que pertenciam ao exercicio anterior.

O quadro do pessoal das estações foi revisto, assim como a sua classificação, e continúa-se n'esse trabalho para reduzir as despesas ao restrictamento necessario.

No serviço de *via e obras* ha um augmento de 32:451\$879 réis, excluindo sempre o ramal de Cascaes e a linha urbana, que se compõe do seguinte modo pelas diferentes linhas:

Norte e Leste	+	1:932\$563
Ramal de Caceres	+	5:233\$577
» » Coimbra	+	73\$999
Lisboa-Cintra-Torres	+	23:901\$800
Torres-Figueira-Alfarellos	—	283\$117
Cintura	+	1:593\$057

A verba de conservação de edificios, destinada á amortisação da conta especial, teve n'este exercicio o augmento de 6:000\$000 réis, e, além d'isso, todas as despesas novas com reparação ou melhoramento de edificios foram levadas á conta da exploração. Como aquella verba de renovação pertencia quasi por completo

ás linhas de Leste e Norte, houve realmente diminuição de despesas n'aquellas linhas.

Em 3 de março de 1891, terminou, no kilometro 197,053 da linha do Norte, a substituição dos carris de ferro por outros d'aço, ficando assim toda a rede com carris d'aço, com excepção apenas de algumas estações. O comprimento renovado, em 1891, foi de 2,987 metros de via.

No ramal de Caceres, em que ha muitas curvas de pequeno raio e rampas fortes, forçoso foi consolidar a via pelo augmento no numero e dimensões das travessas, visto ser aquella parte da rede a que mais fatigada é pela passagem do comboio *Sud-Express*.

Na linha de Cintra e Torres, em que houve alguns desastres em 1890, foi egualmente preciso consolidar a linha, substituindo muitas travessas de pinho, do primitivo assentamento, por outras de carvalho, mais fortes e duradouras. É d'isso que resulta quasi por completo o augmento de despesa n'essa linha.

No ramal de Chellas a Braço de Prata o augmento de 1:593\$057 réis provém de que esta parte não tinha sido explorada em 1890.

Devemos mencionar aqui a circumstancia de que foram n'este exercicio levadas á conta de exploração despesas que nos annos anteriores se tinham considerado complementares de primeiro estabelecimento, porque se procurou restringir quanto possivel o augmento d'essa conta, a que se lançaram somente as despesas que realmente lhe pertenciam.

Houve egualmente uma differença importante no custo do creozote, que contribuiu para o augmento geral das despesas d'este capitulo no exercicio, além da despesa extraordinaria de 18:513\$000 réis com substituição de travessas na linha de Cintra-Torres.

Se accrescentarmos á economia que houve de 45:425\$618 réis, no capitulo de *material e tracção*, a differença do preço do carvão pela elevação do cambio, que foi, em 1891, de 13:295\$045 réis, teremos que a economia total seria de 58:720\$661 réis.

A parte mais importante do capitulo de *despesas geraes* comprehende a differença de cambio nos pagamentos feitos nos paizes estrangeiros, por diferentes materiaes com exclusão do carvão, que subiu a 39:231\$607 réis.

As despesas extraordinarias de publicidade em França elevaram-se a 9:028\$335 réis. O total d'essas duas despesas extraordinarias foi de 48:259\$942 réis.

A differença notada mais acima n'este capitulo é de 43:127\$980 réis, do que resulta ter havido uma economia de 5:131\$962 réis nas outras despesas, em relação ao anno anterior.

(Continúa).

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Ramal de Cascaes

Grupos de collegiaes e seus professores

Desde 1 de dezembro de 1892, as estações de Lisboa (Central do Rocio), Campolide, Alcantara-Terra e Alcantara-Mar venderão para as estações de Estoril e de Cascaes, bilhetes de ida e volta, segundo a tarifa especial n.º 2 de grande velocidade, pelos preços estabelecidos para Cintra, a saber:

450 réis em 2.ª classe
300 " " 3.ª "

Lisboa, 10 de novembro de 1892.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Ampliação á tarifa n.º 1 de pequena velocidade de 12 de outubro de 1889

Desde o dia 1 de dezembro de 1892 applicar-se-ha aos artigos abaixo indicados e pela forma seguinte, a tarifa n.º 1 de pequena velocidade d'estas linhas:

Canhamo e juta em fio

3.ª serie

Grosserias (tecidos de canhamo e juta). 2.ª "

Caminho de Ferro de Guimarães

Novas tarifas geraes e especiaes

Em 1 de janeiro de 1893 começam a vigorar as novas tarifas seguintes:

Tarifa geral, incluindo as despesas accessorias.—Tarifa especial n.º 1 grande velocidade, bilhetes de ida e volta.—Tarifa especial n.º 1 pequena velocidade, transportes de mercadorias.

Annulação das tarifas geraes e especiaes

Desde o dia 1 de janeiro de 1893 ficam annulladas as seguintes tarifas:

Tarifas geraes de 25 de março de 1887. — Tarifa de despesas accessorias, de 1 de fevereiro de 1891. — Tarifa especial n.º 1 grande velocidade, dinheiro e valores, de 15 de abril de 1891. — Tarifa especial n.º 2 grande velocidade, bilhetes de ida e volta, de 29 de maio de 1889. — Tarifa especial n.º 1 pequena velocidade, transporte de mercadorias, de 15 de novembro de 1889. — Tarifa especial n.º 2 pequena velocidade, transporte de mercadorias para o Porto, de 1 de março de 1891.

Porto, 28 de novembro de 1892.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Minho e Douro

No dia 9 do mez de dezembro, á uma 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 duzentas toneladas de creosote, sendo a base da licitação 22.500 réis por tonelada, que será feito segundo as condições para elle estabelecidas, e que se acham patentes na secretaria dos armazens geraes, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Para ser admittido á licitação é indispensavel que os concorrentes apresentem na referida secretaria, com dez dias de antecipação, uma amostra (1 kilogramma) do creosote a fornecer.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 110.000 réis na caixa geral de depositos, ou na sua delegação n'esta cidade, devendo apresentar no acto do concurso documento que prove terem effectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma:

«O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 5 de novembro ultimo, duzentas toneladas de creosote, igual á amostra apresentada antes do concurso, pelo preço de ... réis cada uma tonelada metrica.

«Data e assignatura do proponente.»

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

Porto, 5 de novembro de 1892.—O engenheiro director, *Augusto Cesar Justino Teixeira*.

Linha do Douro

9.ª secção

No dia 5 de dezembro proximo, pelo meio dia, na administração do concelho de Villa Nova de Fozcôa, e perante a commissão presidida pelo administrador do referido concelho, serão recebidas propostas em carta fechada para a execução da tarefa seguinte:

Tarefa n.º 133

Reconstrução parcial do caminho das Mós, na quinta do Vesuvio

Base de licitação.....	760.350 réis
Deposito de garantia provisorio.....	19.000 »

O deposito de garantia definitivo será de 5 p. c. da importancia da arrematação.

As condições, medições e desenhos para a execução d'esta tarefa, estão patentes todos os dias não feriados no apeadeiro do Vesuvio, assim como no escriptorio da secção do Porto, rua do Freixo, n.º 968, onde podem ser passadas guias aos concorrentes que as solicitarem, para effectuar o deposito provisorio na Caixa Geral de Depositos, ou suas delegações.

As propostas serão redigidas pela seguinte forma: «O abaixo assignado, de profissão... residente em... obriga-se a executar a tarefa n.º 133 (reconstrução parcial do caminho das Mós, na quinta do Vesuvio), nas condições a que se refere o edital dos caminhos de ferro do Minho e Douro, de 15 de novembro do corrente anno, pelo preço total de réis... (por extenso).» Data e assignatura.

Porto, 15 de novembro de 1892.—O engenheiro-director, *Augusto Cesar Justino Teixeira*.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que pela uma hora da tarde do dia 23 do mez de dezembro proximo, perante o o ex.^{mo} governador civil de Lis-

boa, serão abertas as propostas qua até então forem apresentadas para o fornecimento de 6:000 toneladas metricas de carvão de pedra.

O deposito provisorio, para poder licitar, é da quantia de réis 855.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar na caixa geral de depositos á ordem da direcção dos mesmos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo do Carmo n.º 32, onde podem ser examinadas, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 22 de novembro de 1892.

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 5 de dezembro proximo, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de duzentas molas espiraes de para-choques entre machina e tender.

O deposito provisorio, para poder licitar, é da quantia de 7.500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar, o primeiro na thesouraria do caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos á ordem da direcção dos mesmos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo do Carmo n.º 32, onde podem ser examinadas desde as dez horas manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 24 de novembro de 1892.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Compra d'areia para fundição.

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes recebe propostas até á uma hora da tarde de 12 do proximo mez de Dezembro para o fornecimento de 180 metros cubicos d'areia amarella para moldar.

Os concorrentes deverão fazer, na caixa da companhia, um deposito provisorio de 5.000 réis, que para o adjudicatario será elevado ao definitivo de 5 % da importancia total do fornecimento.

O fornecimento deverá ser feito a razão de trinta metros de dois em dois mezes, devendo porem a primeira entrega ter logar no prazo maximo de oito dias da adjudicação, perdendo o adjudicatario o direito ao deposito se não fizer as entregas nos prazos e condições indicadas.

As entregas, nas officinas geraes da companhia em Santa Apollonia serão por conta do adjudicatario.

Os pagamentos serão effectuados na caixa da companhia, trinta dias depois de cada entrega.

As propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobrescripto: *Fornecimento d'areia para fundição*, serão dirigidas á Direcção Geral da Companhia, no edificio da estação central do Rocio.

Lisboa 26 de novembro de 1892.

Serviço de Via e Obras

TAREFA N.º 21

Construção d'um muro d'ala na passagem inferior no kilometro 8:564 da linha U. C. na estrada de Chellas. Base de licitação: réis 1:000.000.

Na estação de Santa Apollonia, em Lisboa, secretaria da exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, perante o sr. engenheiro chefe da exploração, pela uma hora da tarde do dia 7 de dezembro proximo futuro, serão recebidas propostas para a construção d'um muro d'ala na passagem inferior no kilometro 8:564 da linha U. C. na estrada de Chellas.

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

As propostas deverão ser dirigidas, em carta fechada, ao sr. engenheiro-chefe d'exploração em Lisboa, estação de Santa Apollonia, indicando no sobrescripto: «Proposta para a construção d'um muro d'ala na passagem inferior no kilometro 8.564 da linha U. C. na estrada de Chellas, e redigida do teor seguinte: «Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a executar a tarefa n.º 21 do serviço da via—construção d'um muro de ala na passagem inferior no kilometro 8.564 da linha U. C. na estrada de Chellas, segundo as condições patentes na repartição do serviço de Via e Obras, e das quaes tomei pleno conhecimento, pela quantia total de... réis (por extenso). Data, morada e assignatura (por extenso).»

Para concorrer a esta adjudicação cada proponente depositará previamente na caixa da companhia real a quantia de 25.000 rs., a qual lhe será devolvida não lhe sendo aceite a proposta, do que receberá aviso. Se o trabalho lhe fôr adjudicado, este depósito ficará como definitivo, fixado em 6 % do preço da adjudicação.

Acompanharão a proposta, em sobrescripto separado, os seguintes documentos:

1.º Um certificado do depósito provisorio feito na caixa da companhia.

2.º Um attestado que abone a capacidade do proponente para a execução da obra.

Havendo empate nas propostas, proceder-se-ha a licitação verbal em acto continuo, entre os licitantes, não se admittendo lance inferior a 1.000 réis. Lisboa, 23 de novembro de 1892.

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.º ordre. — Propr. Victor Sasseti.

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

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

LISBOA Hotel Camões — Travessa de S. Nicolau, 13 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros. — Desde 1.000 réis por dia.

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

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

LISBOA Hotel Atlantico — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre de la capitale et près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1.700 a 2.500 par jour.

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

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

LISBOA London Hotel — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 10 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1.700 réis em diante.

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

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

LISBOA Hotel Francfort — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio. — Grande conforto, bons quartos de 1.500 a 2.500 réis por pessoa.

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

CASCAES Hotel Central. — De 1.º 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. Bons quartos e sallas por preços modicos.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.700 a 2.500. — Prop. João Nunes.

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

CALDAS DA RAINHA Hotel Alliança. — Rua do Olival, 51. Bom tratamento e aceio; preços: 1.000 a 1.500 rs. Prop. J. A. S. Vasconcellos.

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

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

LUSO-BUSSACO Hotel Lusitano. — Serviço regular; bons quartos e aceio. Preços: 900 a 1.200 réis cada pessoa. Prop. Antonio Pereira da Silva.

LUSO-BUSSACO Hotel Serra. — Magnificos quartos, boa meza, lindas vistas e jardim. Preços 900 e 1.500 conforme os quartos. Prop. Manuel G. Serra.

BUSSACO Hotel Restaurant da Matta. — Service de 1.º ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

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

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

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

PORTO Hotel Bragança. — Aceio, mesa abundante e variada, vinho á discreção. Diaria, 1.200 a 1.700 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.

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

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

PORTO Grande Hotel Portuense. — Batalha, 122. Serviço de 1.ª ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1.200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

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

COVILHÃ Hotel Central do Castella — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1.500 réis por dia.

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

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

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

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

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

Recommandées

Lisboa.—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoiros.
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 Laverre—rua de S. Francisco.
Porto.—A. Alberto Gonçalves, rua das Flores, 85.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—casa de commissões.
Valencia d'Alcantara.—D. Laureano Fernandez.—Agente commercial e aduaneiro.
Madrid.—Cesar Féreal—Echegaray, 15 pral.
Londres.—Fernando Demolder—21 Gt. St. Helens.
Liverpool.—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.
Manchester.—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.
Bruxellas.—P. Willemin—Avenue Louise, 217.
Hambourg.—Augusto Blumenthal.
Praga, (Bohemia)—Arthur Gobiet—Karolinenthal.

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

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 ESCRIVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes inglezes, allemães e francezes
 POR REÇO INFERIOR

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

Frederico Collares

Successor da Companhia Perseverança

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

LISBOA

N.º telephonico, 595

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

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

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

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

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

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

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

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

CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVEIS

da mais moderna e perfeita construcção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

WALTHER & COMP.^a

KALK — Colonia S/Rheno

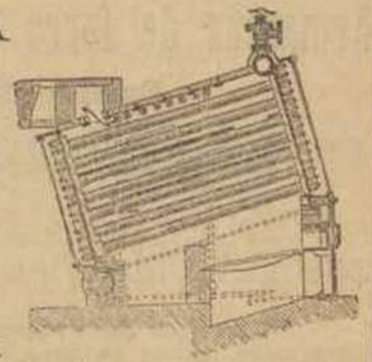
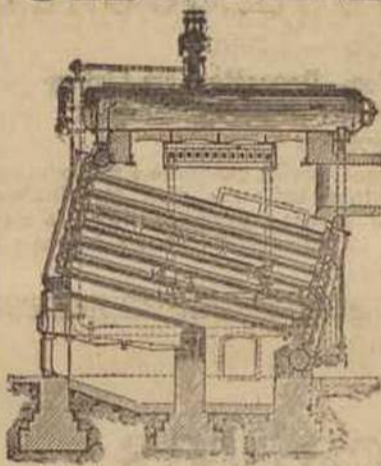
Ligação de tubos sem massa nem amiantho nem outros materiaes analogos

APPARELHO EHLERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

EXPULSÃO MECHANICA DOS RESIDUOS DA CALDEIRA

Patentes de invenção na Alemanha e estrangeiro



VANTAGENS—Segurança—economia—aquecimento rapido—alta pressão—vapor secco—facilidade de desarmar (o que permite transportar-se por qualquer caminho)—montagem simples e facil—limpesa 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.

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 vapor, da força de 70 cavallos, d'alta e baixa pressão, com expansão e condensação representa, pela regularidade do seu funcionamento um notavel progresso da nossa industria metallurgica, 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** á 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*.

RODOLFO RECK

LISBOA — 21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representante das seguintes importantes fabricas:

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

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

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

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

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

Malmedie & C.^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.

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

J. B. FERNANDES & C.^a

Successores de José Gregorio Fernandes

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

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

Zinco, chumbo, cobre, 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

H. PARRY & SON

Officinas de machinas

Caldeiras e construcções navaes

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36 ESTALEIRO

NO

LISBOA

GINJAL

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

DE

João Carlos da Fonseca

66 — Rua de Vasco da Gama — 66

LISBOA

Tubos de grés para canalisações. — Ladri-
lhos para parquet. — Cimentos. — Tijolo e bar-
ro refractario. — Balaustres para platibambas.
— Estatuas e vasos para ornamentos.

Preços limitadissimos

SOCIEDADE ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

DE

MALINES

DIRIGIR-SE AOS SRS. ADMINISTRADORES DA SOCIEDADE

Material para caminhos de ferro, linhas americanas, ro-
das para locomotivas, tenders, wagons e tramways

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA

MALINES—Belgica

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 caroço.
Colehetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e fras-
cos em todas as cores e tamanhos.

M. Gonçalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

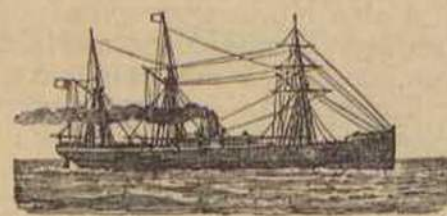
L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 5 de dezembro o paquete «TAMAR» para:

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

Para Southampton e Antuerpia

Sahirá o paquete «TRENT» esperado em 1 de de-
zembro.

As recommendações para passageiros são inexcitáveis em con-
forto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos
que se tem inventado para minorar os incommodos de uma via-
gem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados por-
tuguezes.

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.^a—R. dos Capel-
listas, 31, 1.º

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

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com a Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

TARIFA P. N.º 7—GRANDE VELOCIDADE

(P. N.º 2 DA COMPANHIA DE GUIMARÃES)

BILHETES DE IDA E VOLTA

ENTRE AS ESTAÇÕES ABAIXO DESIGNADAS

DESDE 1 DE DEZEMBRO DE 1892

PREÇOS

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Classes	Louzado	Santo Thyrsó	Canigos	Negrellos	Lordello	Vizella	Guimarães
Porto	1.ª	870	960	1\$100	1\$200	1\$370	1\$530	1\$790
	2.ª	720	810	950	1\$050	1\$220	1\$380	1\$640
	3.ª	490	530	610	650	740	820	950
Rio Tinto.....	1.ª	770	860	1\$000	1\$100	1\$270	1\$430	1\$690
	2.ª	650	740	880	980	1\$150	1\$310	1\$570
	3.ª	430	470	550	590	680	760	890
Ermezinde.....	1.ª	650	740	880	980	1\$150	1\$310	1\$570
	2.ª	560	650	790	890	1\$060	1\$220	1\$480
	3.ª	350	390	470	510	600	680	810
S. Romão	1.ª	450	540	680	780	950	1\$110	1\$370
	2.ª	390	480	620	720	890	1\$050	1\$310
	3.ª	250	290	370	410	500	580	710
Famalicão.....	1.ª	500	590	730	830	1\$000	1\$160	1\$420
	2.ª	440	530	670	770	940	1\$100	1\$360
	3.ª	280	320	400	440	530	610	740
Nine.....	1.ª	710	800	940	1\$040	1\$210	1\$370	1\$630
	2.ª	600	690	830	930	1\$100	1\$260	1\$520
	3.ª	380	420	500	540	630	710	840
Braga.....	1.ª	1\$130	1\$220	1\$360	1\$460	1\$630	1\$790	2\$050
	2.ª	930	1\$020	1\$160	1\$260	1\$430	1\$590	1\$850
	3.ª	620	660	740	780	870	950	1\$080

CONDIÇÕES

1.ª—Estes bilhetes serão vendidos para todos os comboios que tenham ligação com os das linhas da Companhia de Guimarães, ou vice-versa, e serão validos para a ida pelo comboio para que foram vendidos, e para a volta no mesmo dia da venda. Quando, porém, forem vendidos em dias santificados ou nas vespervas d'estes dias, serão validos para a volta até ao dia immediato ao santificado, ou até ao dia immediato ao ultimo dos santificados, quando haja mais do que um seguidamente.

2.ª—Os bilhetes só teem validade para as estações n'elles indicadas.

3.ª—A' ida deverá o passageiro apresentar, quando lhe fôr exigido, as duas partes do bilhete (ida e volta), juntas ou separadas.

4.ª—O passageiro que occupar uma classe superior á indicada no seu bilhete, pagará em cada linha a differença de classe segundo os preços da respectiva tarifa geral, quer o caso se dê á ida, quer á volta.

5.^a—Será considerado sem valor todo o bilhete encontrado fóra das condições 1.^a, 2.^a e 3.^a, tendo o passageiro que pagar a importancia do seu logar pela tarifa ordinaria.

6.^a—Estes bilhetes dão direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem. Os excedentes serão taxados em conformidade com as tarifas geraes das duas linhas.

7.^a—Aos bilhetes de 2.^a classe corresponde o logar de 1.^a classe na linha de Guimarães.

8.^a—Não se concedem meios bilhetes de ida e volta.

9.^a—Ficam em vigor as condições das tarifas geraes de cada linha, em tudo que não forem contrarias ás disposições da presente.

Porto, 11 de novembro de 1892.

O Engenheiro-Director

Augusto Cesar Justino Teixeira.

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

TARIFA P. N.º 8—GRANDE VELOCIDADE

(P. N.º 6 DA COMPANHIA REAL)

BILHETES COLLECTIVOS DE 3.ª CLASSE

PARA TRANSPORTE DE GRUPOS DE PASSAGEIROS

Desde 15 de dezembro de 1892

PREÇOS POR PASSAGEIRO

Das estações da frente ás abaixo ou vice-versa	Grupos de 5 a 9 passageiros		Grupos de 10 a 14 passageiros		Grupos de 15 ou mais passageiros	
	ELVAS	MARVÃO	ELVAS	MARVÃO	ELVAS	MARVÃO
Barcellos	3\$390	3\$200	3\$150	2\$980	2\$950	2\$790
Vianna	3\$620	3\$430	3\$360	3\$190	3\$140	2\$980
Caminha	3\$790	3\$600	3\$520	3\$350	3\$290	3\$130
Lanhellas	3\$830	3\$640	3\$550	3\$380	3\$320	3\$160
Cerveira	3\$880	3\$690	3\$590	3\$420	3\$360	3\$200
S. Pedro da Torre	3\$950	3\$760	3\$660	3\$490	3\$420	3\$260
Valença	3\$970	3\$780	3\$680	3\$510	3\$440	3\$280
Braga	3\$420	3\$230	3\$170	3\$000	2\$960	2\$800
Cabide	3\$360	3\$170	3\$120	2\$950	2\$920	2\$760
Regoa	3\$780	3\$590	3\$510	3\$340	3\$280	3\$120

CONDIÇÕES

1.ª Estes bilhetes só serão validos entre as estações indicadas no quadro supra e serão requisitados uma hora antes da partida do comboio em que devem ser utilizados.

2.ª Estes bilhetes serão unicamente validos para os comboios que estabeleçam ligação directa entre o ponto de procedencia e o do destino.

3.ª É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 15 kilogrammas de bagagem. Os excedentes serão taxados pelas tarifas geraes das duas administrações, respectivamente.

4.ª A' partida do comboio, durante o trajecto ou á chegada, se os passageiros que constituem um grupo não se apresentarem reunidos, o bilhete colectivo não será valido, e cada um dos passageiros terá que pagar o seu logar pelo preço da tarifa ordinaria, deduzida a somma paga pelo bilhete colectivo.

5.^a Todo o passageiro encontrado em outra estação que não seja a indicada no seu bilhete, pagará a sua passagem pela tarifa geral, sendo considerado para todos os effeitos como passageiro sem bilhete.

6.^a Nos dias em que se realisem serviços especiaes, não se venderão estes bilhetes entre os pontos para os quaes se estabeleçam esses serviços.

7.^a Estes bilhetes ficam sujeitos ás prescripções das respectivas tarifas geraes, que não forem contrarias ás disposições da presente.

Porto, 24 de novembro de 1892.

O Engenheiro-Director,

Augusto Cesar Justino Teixeira.

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de ferro do Norte de Hespanha e de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo

TARIFA ESPECIAL P. H. N.º 3—PEQUENA VELOCIDADE

(TARIFA N.º 9, § IV DO NORTE DE HESPAÑA E DE ORENSE A VIGO)

PARA TRANSPORTE DE

CARVÃO DE PEDRA, HULHA, LINHITES, COKE E BRIQUETES

(APPLICAVEL DESDE 15 DE NOVEMBRO DE 1892)

Da estação de Ablaña às abaixo indicadas sem reciprocidade	Preço por 1:000 kilogrammas	
	Por wagon completo de 10:000 kilogrammas, ou com o pezo maximo que corresponda à capacidade dos wagons que se ponham à disposição dos expedidores, ou pagando por este pezo	Para comboios completos com a carga mi- nima de 250:000 kilogrammas, ou pagando como tal
Porto	4\$140	3\$600
Trofa, Famalicão e Braga	4\$050	3\$510
Vianna do Castello	3\$780	3\$240
Cahide.	4\$320	3\$780
Regoa	4\$680	4\$140
Tua	5\$040	4\$500

Nota — As expedições procedentes ou destinadas a uma estação não indicada n'esta tarifa, mas sim comprehendida entre as designadas, gosarão da applicação da presente, pagando o preço correspondente á estação das acima indicadas que estiver mais além do ponto de procedencia ou destino, sempre que a taxa assim calculada seja mais vantajosa para os expedidores que a das tarifas geraes ou especiaes de cada linha que tambem lhes sejam applicaveis.

CONDIÇÕES

1.^a—Nos preços da presente estão comprehendidos os gastos de transporte, evoluções e manobras, os de transmissão d'uma para outra linha, e os impostos para o governo Hespanhol.

As despesas de operações, formalidades e direitos nas alfandegas, serão de conta e responsabilidade dos respectivos expedidores e consignatarios.

2.^a—As operações de carga e descarga serão feitas por conta e gente do expedidor e consignatario, os quaes deverão conformar-se com as indicações dos chefes de estação. Os destinatarios, depois da chegada das mercadorias, deverão fazer a descarga nos seguintes prazos: Remessas até 250 toneladas 24 horas; excedendo d'este pezo 48 horas.

Quando, porém, a descarga se não effectue nos mencionados prazos, poderá a administração do Minho e Douro mandar proceder a ella ou conservar os wagons carregados, conforme mais lhe convier; pagando o consignatario no primeiro caso os direitos de descarga na razão de 100 reis por tonelada, e no segundo caso 1\$000 reis por wagon e periodo indivisivel de 24 horas.

3.^a—E' obrigatoria a applicação d'esta tarifa, sempre que o expedidor não designe na nota de expedição, outra que tambem lhe possa ser applicavel.

4.^a—O cambio d'esta tarifa é de 180 reis por pezeta para todas as cobranças, quer effectuadas em Portugal, quer em Hespanha.

5.^a—As remessas taxadas por esta tarifa gosarão de 8 dias de armazenagem gratuita, contados desde o dia immediato ao da sua chegada.

6.^a—As administrações combinadas reservam-se o direito de ampliar por mais 6 dias o praso de entrega, na estação de destino, sem que por este facto haja direito a reclamação.

7.^a—Estes transportes ficam sujeitos ás condições estipuladas nas tarifas geraes em vigor nas linhas combinadas, em tudo que não forem contrarias ás disposições da presente.

Porto, 28 d'outubro de 1892.

O Engenheiro-Director,

Augusto Cesar Justino Teixeira.