

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

Contendo uma Parte Official por despacho de 5 de Março de 1888 do Ministerio das Obras Publicas

PROPRIETARIO DIRECTOR — *L. de Mendonça e Costa*

ENGENHEIRO CONSULTOR — *C. Xavier Cordeiro*

REDACÇÃO — *Conde Barão, 18 — Lisboa*

SUBSCRIÇÃO NACIONAL PARA A DEFEZA DO PAIZ

Redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 5⁰⁰⁰
C. Domingues, Paris..... 2²⁵⁰

SUMMARIO

Caminhos de ferro de interesse geral no continente de Portugal, por F. Perfeito de Magalhães — O insulto inglez — O commercio britanico, Estatística commercial, Manifestações estrangeiras, Mais ameaças, Diversas notícias — Parte oficial Portarias de 13, 24, 25 e 28 de janeiro de 1890 — Tarifas de transporte — Contractos de transporte — A viação em Lisboa — Notas de viagem — XIII — De Dijon a Génève — Boletins financeiros, de Paris por G. Pessard, e de Lisboa por B. dos Santos — Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam e Bruxellas — Receitas dos caminhos de ferro — A rede dos Estados Unidos — Publicações recebidas — Ao publico, por Carlos Eugenio d'Almeida, Estatística de Portugal, Os Luiziadas de Luiz de Camões, Tim tim por tim tim — A rede de toda a França — Linhas portuguesas — O cumulo do exagero, Foz-Tua a Mirandella, Lourenço Marques ao Transvaal — Linhas hespanholas — Caminho de ferro industrial, Nova estação, De Aguias a Pulpis, Zaragoza ao Mediterraneo, A prosperidade d'uma companhia, Fusão de companhias — Linhas estrangeiras, Fraude no estabelecimento de tarifas, Entre a França e a Inglaterra. Na Belgica, Modificação de tarifas, Um tramway a vapor, na Italia — Notas varias — Posta ambulante — Avisos de serviço — Annuncios.

CAMINHOS DE FERRO DE INTERESSE GERAL NO CONTINENTE DE PORTUGAL

No primeiro de janeiro do corrente anno de 1890 o numero de kilometros de caminhos de ferro d'interesse geral, assentes em leito proprio, de tracção a vapor, em exploração no continente do reino, era de 2:060; dos quaes 1:915 k. ou 93% de via larga, e 7% ou 145 k. de via estreita.

D'aquelles 2:060 k. o Estado administra 816, k. todos de via larga, divididos em duas rôdes com administrações distintas; a do sul e sueste ao sul do paiz, comprehendendo as linhas de Lisboa a Faro e a Pias com os ramaes para Setubal e Extremoz, de 474 k. d'extensão; e a do Minho e Douro, ao norte, com 342, k. abrangendo as linhas do Porto ás fronteiras d'Hespanha em Valença do Minho e Barca d'Alva, com os ramaes para Braga e para a nova alfandega do Porto.

Pertence a duas companhias a administração dos restantes 1:099 k. de via larga: á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, que reune duas rôdes; a de Leste e Norte, composta das linhas de Lisboa á fronteira d'Hespanha proximo a Elvas, e do Entroncamento ao Porto, com os ramaes de Caceres, Coimbra, Bemfica e Cascaes, parte d'este com via dup-

pla; e a de Lisboa á Figueira da Foz por Torres Vedras com os ramaes de Cintra e Alfarellos na extensão total de 847 k.: e á companhia dos caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, que explora a linha ferrea da Figueira da Foz a Villar Formoso na fronteira d'Hespanha, com 252 k. d'extensão.

Os 145 k. de via estreita todos ao Norte do paiz são explorados por trez companhias; a do Porto á Povoa e Famalicão, linha com esta designação e de 57 k.; a de Guimarães que comprehende 33 k. do Bougado a Guimarães; e a companhia Nacional de caminhos de ferro, que administra a linha de Foz-Tua a Mirandella com 55 k.

Na mesma data do 1.º de janeiro do corrente anno o numero de kilometros de caminhos de ferro em construcção no continente do reino, em leito proprio e para tracção a vapor, era de 411; dos quaes 362 k ou 88% de via larga e apenas 49 k. ou 12% de via estreita.

Por conta do Estado acha-se em construcção a ligação, proximo a Beja, da linha Sueste com a do Sul, e a linha urbana do Porto que sommam cerca de 7 k. de via larga.

A Companhia Real dos Caminhos de Ferros Portuguezes tem em construcção a linha urbana de Lisboa, a ligação do ramal de Bemfica com a linha de Leste em Braço de Prata, a linha da Beira Baixa, a ligação directa da linha de Alfarellos com a da Figueira da Foz, e a parte do ramal do caes dos Soldados a Cascaes entre o caneiro d'Alcantara e Pedrouços, no total approximado de 223 k. de via larga; alem da segunda via entre Lisboa e o entroncamento, na linha de Leste, entre Caxias e Cascaes, no ramal do caes dos Soldados a Cascaes, e entre o Cacem e Cintra, no ramal d'esta villa.

As companhias dos caminhos de ferro do Mondego e Meridionaes teem em execução o ramal de Coimbra a Arganil e a linha entre Vendas Novas e a estação de Sant'Anna na linha de Leste, que sommam 127 k. tambem de via larga.

Finalmente a cargo das obras do Porto de Lisboa está a construcção da parte do ramal do caes dos Soldados a Cascaes, comprehendida entre o caes dos Soldados e o caneiro d'Alcantara, na extensão de 5 k.

Os 49 k. de via estreita em construcção são por conta da companhia Nacional de caminhos de ferro, no ramal de Santa Comba Dão a Vizeu.

Em vista dos prazos fixados nos respectivos contratos de concessão de parte das linhas em construcção, por conta de companhias, e do estado de adiantamento dos trabalhos d'estas linhas e dos acabamentos por conta do Estado e de companhias, devem concluir ainda no corrente anno estes, e abrir á exploração, algumas d'aquellas linhas na sua totalidade, e outras em parte da sua extensão.

Por certo durante o anno de 1891 a totalidade actualmente em construcção, exceptuando a parte do ramal

de Cascaes, a cargo das obras do porto de Lisboa, entrará em exploração e teremos nesse anno 2:466 k., dos quaes 2:272 k. ou 92 % de via larga e 194 k. ou apenas 8 % de via estreita.

Este total dará 28^o sómente de caminhos de ferro, d'interesse geral por kilometro quadrado de superficie do continente do reino, e 593^o por mil habitantes; porém representa 62 % ou cerca de 2/3 a mais da rede em exploração em 1885.

Estas médias collocam Portugal em 10.^o logar em relação a 19 nações europeas, quanto ás rôdes de caminhos de ferro n'ellas exploradas em 1 de janeiro de 1889: sendo superior por ordem de precedencias, quanto á superficie, á Roumania, Hespanha, Suecia, Grecia, Servia, Russia d'Europa com a Finlandia e o Caucaso, Noruega, Turquia d'Europa e Montenegro, e quanto á população, á Hollanda, Hespanha, Roumania, Italia com a Sardenha e Sicilia, Grecia, Russia da Europa com a Finlandia e Caucaso, Servia, Turquia d'Europa e Montenegro.

Se dividirmos o continente do reino em trez regiões; a do norte comprehendendo 7 districtos, os de Vianna do Castello, Braga, Villa Real, Bragança, Porto, Vizeu e Guarda, a central abrangendo 6 districtos, os d'Aveiro, Coimbra, Castello Branco, Leiria, Santarem e Portalegre, e a do sul composta dos 4 restantes, Lisboa, Evora, Beja e Faro, teremos o continente dividido em zonas muito proximamente eguaes, quanto á area; e em quanto ao numero de habitantes com as percentagens de 47, 29 e 24, relativamente á população total, ou proximamente na razão de 2:1,2:1 entre a região do norte e as outras duas.

Sommando as extensões de caminhos de ferro que devem estar em exploração em 1891, respectivas a cada um dos districtos que compõem as trez regiões descriptas temos:

para a região norte 769 k. ou 31 % do total; para a central 1:013 k. ou 41 % do total; para a sul 684 k. ou 28 % do total.

Debaixo do ponto de vista da superficie, sendo, como dissemos, eguaes as areas de cada uma das regiões, a proporção entre o numero de kilometros de caminhos de ferro em cada uma d'ellas para o total, terminados que sejam os acima indicados em construcção, é muito beneficiosa para a região central e mostra a quasi paridade de desvantagem das regiões norte e sul para com a central;

Relativamente á população vê-se que a região do norte está exageradamente desfavorecida, pois que tendo cerca do duplo de habitantes relativamente a cada uma das outras, com relação á região sul apenas tem a mais 3 % da rede total de caminhos de ferro, em quanto que relativamente á central tem a menos 10 % da mesma rede.

Por certo para attender justas reclamações, fundadas n'esta desigual distribuição no paiz, da viação accelelada, instrumento reconhecido universalmente como o mais poderoso e efficaz para o desenvolvimento material e civilizador das nações, ordenaram os poderes publicos que se procedesse á elaboração de uma importante rede de estudos de caminhos de ferro ao norte do paiz.

A rede de estudos, abrangendo os do ramal da Merceana já aprovados em 1883 e duas linhas ultimamente concedidas a companhias uma ao norte e outra no extremo sul, mas ainda não em construcção em 1 de janeiro de 1890, é de 1:560 k. em todo o continente do reino, sendo 558 ou 36 % de via larga e 1:002 ou 64 % de via estreita.

São por conta do Estado os estudos de 1:374 k. sendo d'estes 492 k. de via larga e 882 de via estreita.

Por conta de companhias os estudos dizem respeito a caminhos de ferro já concedidos mas ainda não em construcção e sommam 186 k. dos quaes 66 k. de via larga e 120 k. de via estreita.

Se se realisasse a construcção simultanea de todos os estudos a que nos referimos o que não é exequivel, attendendo ao preço d'execução d'alguns e aos recursos financeiros da nação, teria o continente do reino em curto prazo de tempo, um total em exploração, de 4:031 k. dos quaes 2:835 k. ou 70 % de via larga e 1:196 k. ou 30 % de via estreita.

Augmentaria assim sensivelmente a percentagem dos caminhos de ferro de via estreita em relação ao total, ainda que não tanto como seria para desejar em attenção á orographia e condições economicas do paiz.

O total acima expresso daria 45 metros de caminhos do ferro d'interesse geral por kilometro quadrado e cerca de um kilometros por cada mil habitantes.

Estas médias já approximariam a rede ferro-viaria portugueza da proporção quanto á superficie e população que actualmente teem muitas das nações europeas mais adeantadas e algumas de 1.^a ordem como a Austria Hungria e Italia; ficariamos porém ainda distantes, da Belgica, da França, da Suissa, da Alemanha, da Dinamarca, e ainda de outra nação cujo nome actualmente a todo o portuguez repugna escrever e com a qual, em vista dos processos ultimamente empregados para alargamento colonial, nenhuma nação da Europa está no caso de comparar-se, quanto ao alcance civilizador resultante dos melhoramentos materiaes, pois o desenvolvimento ferro-viario n'ella parece nada ter de commun com o seu estado de civilisação; excepção unica á regra geral de molde a confirmal-a.

A somma das extensões de caminho de ferro em exploração, construcção e estudos, a que nos temos referido, respectivamente a cada uma das tres regiões citadas dá os seguintes resultados:

| | |
|--------------|---------------------------|
| Norte..... | 1:873 k. ou 47 % do total |
| Central..... | 1:258 k. » 31 % » » |
| Sul..... | 900 k. » 22 % » » |

Seria portanto necessário que na região do norte se construisse a totalidade da rede de estudos ordenada na extensão de 1:104 k. para que esta região chegasse apenas á paridade de condições com as outras duas regiões quanto á população, embora ficasse bastante beneficiada em relação á superficie.

Mostram os dados estatisticos expostos, que Portugal, para poder acompanhar o desenvolvimento material das nações europeas, quanto á viação accelelada necessita continuar sem interrupção a construcção de caminhos de ferro, que de preferencia deverão ser de via estreita, e executados na região do norte do paiz.

Lisboa, 20 de janeiro de 1890.

F. Perfeito de Magalhães Villas-Boas.

O INSULTO INGLEZ

O NOSSO PROTESTO

Ha vinte dias que o nosso paiz está sob a impressão dolorosissima de um insulto, recebido de uma nação que tinha por amiga e aliada.

Ha vinte dias que o governo inglez, incomodado no seu egoismo, cioso de que um paiz pequeno como o nosso, tenha a gloria de possuir os mais vastos territórios no continente negro, raivoso por ver mantida essa posse com o consenso de todas as nações, cobiçoso de nol'a disputar, não lealmente com razões de direitos,

não honestamente no campo da sciencia, não legalmente perante as leis que regem a partilha dos terrenos de cada paiz n'aquelle continente, nos esbulhou do que nos pertencia, com a cobarde intriga dos seus agentes consulares e a ainda mais cobarde ameaça das suas esquadras couraçadas. Porque é mister que não vejamos isoladamente no facto que vem de dar-se, impondo-nos aquelle paiz a retirada da missão scientifica que haviamos enviado ao Chire, uma resolução recente de tomar para si um pedaço de terreno, a que elle se diz com direito.

O trama vem de mais longe; filia-se na velha questão de Lourenço Marques, que a Inglaterra nunca viu com a comprehensão dos vencidos, desdobrou-se na ultima discussão do caminho de ferro da mesma província, em que os argentarios inglezes viram que não podiam por mais tempo zombar de Portugal, e alargando-se pelo desejo de encontrar pretexto para nos tomar por assalto a saída das suas possessões do interior para a costa, produziu a intimação como pretexto, mirando mais a que o natural orgulho portuguez o recusasse, do que á obtenção de uma satisfação politica.

Só esta ambição explica o acto brutal de que fomos victimas, só este ardil traduz o motivo porque, sabendo o governo inglez que a nossa missão no Chire tinha o fim scientifico e humanitario de estudar um caminho de ferro, e abrir estradas para o interior, vencendo as cataratas e galgando os precipícios, se oppoz ao conseguimento d'este fim humanitario; só finalmente, a sêde de uma vingança vil, a par de uma cubica mais torpe ainda, se demonstra na recusa do acatamento ao acto da conferencia de Berlim, que nos garantia que justiça seria feita ao paiz opprimido.

Arrancou aquella nação a mascara de hypocrita com que nos apparecia nas nossas relações diplomaticas e commerciaes—arrancou-a não; tirou-lh'a a Europa nos protestos vehementes da sua imprensa, rasgou-lh'a Portugal n'esse movimento nobre de repulsão que a rapacidade ingleza lhe inspirou.

E se não temos canhões com que respondamos ás suas cobardes ameaças, se não temos esquadras com que combater os seus couraçados, sirva-nos de aviso o inaudito insulto recebido, para estarmos prevenidos a resistir a maior affronta, e preparamos pela diplomacia, as nossas alianças, como, pelo concurso de todo o paiz as nossas forças, para que a um novo ataque responda a nova firmesa que foi sempre honra e brio do nosso paiz.

Que essa nação, que tão odiosa se nos tornou que nos repugna até repetir-lhe o nome, nos encontre sempre e bem prevenidos, quando de novo quizer repetir os seus attentados contra a justiça, a fé dos tratados, as leis, a honra e a dignidade universal.

O COMMERÇIO BRITANNICO

O facto praticado pelo governo inglez contra Portugal, teve como primeira consequencia, no nosso paiz, a ideia de cortar por completo, no menor prazo possível, os nossos negocios com todos aquelles mercados, porque tendo-se aquelle paiz deshonrado para comosco, não se tornou digno da continuaçao d'essas relações.

A resolução não podia ser mais acertada, mas é mister que *todos* nos sacrificemos a sofrer-lhe as consequencias, porque é do interesse de *todos* evitar á nossa patria a mancha de tratar com o paiz que a offendeu.

E depois, se olharmos para o campo pratico, se, mesmo pondo de parte os entusiasmos patrioticos, pensarmos nas consequencias que esta resolução nos pôde trazer, veremos que estas só nos pôdem ser lisongeiras,

senão desde já, pelo menos n'um futuro muito mais proximo do que em geral pôde imaginar-se.

Primeiramente temos que buscar n'outros mercados, os productos que d'aquelle recebiamos.

Por esta forma iremos estreitando as nossas relações com os outros paizes, cuja industria nos não é sufficientemente conhecida em muitos dos seus ramos, relações que nos ligarão mais e mais na intimidade d'essas industrias, para obtermos os seus productos em melhores condições.

E entretanto trataremos de preparar a nossa manufatura, de melhorar a que temos, de promover a que nos falta, e esse movimento, facilmente se imagina como nos deve ser benefico nos seus effeitos.

Isto pelo que se refere á importação.

Em quanto á exportação, não nos faltam mercados, na Europa, na Africa, e na America, que recebam os nossos productos; é questão de os fazermos conhecidos onde elles são ignorados, e em muitos pontos onde elles chegam já, mas como d'outras procedencias.

Referimo-nos aos generos que, por demais, superabundam no paiz, porque outros temos que, resolvido o grande problema da transformação, do alargamento da nossa industria, não precisaremos exportal-os, porque encontrarão facil consummo e bom preço, sem sahir do nosso continente.

Tudo se conseguirá se não esquecermos a data de 10 de janeiro de 1890 em que Portugal foi insultado, data que chegará a ser gloriosa para nós, porque será ao mesmo tempo a do inicio do mais brioso movimento patriótico que terá conseguido a nossa completa transformação económica.

ESTATISTICA COMMERCIAL

Para que se avalie bem o que a Inglaterra perderá no seu movimento commercial, damos a nota, por classes da pauta do commercio especial de importação para consummo, e de exportação portugueza, nacional e nacionalizada, entre o nosso e aquelle paiz no anno de 1888:

Estes valores são expressos em contos de réis:

| Classes | Importação | Exportação |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| 1.º Animaes e seus productos | 102 | 206 |
| 2.º Lãs e pellos | 558 | 197 |
| 3.º Seda | 170 | 1 |
| 4.º Algodão | 2.800 | 12 |
| 5.º Linho e seus congeneres | 335 | 1 |
| 6.º Madeiras | 88 | 3 |
| 7.º Substancias mineraes, vidro, crystal e productos chimicos | 1.933 | 76 |
| 8.º Metaes | 1.215 | 11 |
| 9.º Substancias alimenticias | 2.874 | 4.769 |
| 10.º Instrumentos, machinas, apparelhos e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura | 837 | 24 |
| 11.º Diversas substancias e productos | 297 | 462 |
| 12.º Manufacturas diversas | 303 | 21 |
| B Mercadorias livres de direitos mas subjeitas ao imposto addicional de 2 % ad valorem para portos e barras | 760 | 2.045 |
| C Mercadorias livres de direitos de importação e de exportação e de quaesquer outros impostos | 379 | — |
| Tabaco em bruto | 11 | — |
| Taras | 27 | — |
| Total do commercio especial com a Inglaterra | 12.089 | 7.828 |

Tendo sido o commercio total de importação 36:469 contos e de exportação 23:444 contos, vê-se que só as ilhas britannicas entram n'estes totaes por cerca de 35 por cento o primeiro, e por quasi 34 por cento o segundo.

MANIFESTAÇÕES ESTRANGEIRAS

Todos os nossos estimáveis correspondentes que se tem dirigido a esta redacção nos últimos dias, manifestam, nos termos mais lisongeiros para Portugal, a sua indignação pelo insolito procedimento do governo inglez para com o nosso paiz.

Entre elles o sr. P. Willemin, de Bruxellas, diz-nos:

«Vejo que os portuguezes reconhecem quanto os ingleses são egoistas e sabem aproveitar as suas forças e a sua importancia commercial para com esse paiz que foi sempre, para elles, um grande mercado de consummo.

«Os seus compatriotas teem razão de não quererem mais commercio com o paiz que tão crumente os ofendeu.»

O nosso bom collega da *Gazette des Eaux*, de Paris, diz-nos em carta que muito agradecemos:

«Desejo que o seu espirito esteja mais tranquillo da cruel agitação politica que causou aos portuguezes a indigna conducta dos ingleses.

«Associo-me de todo o coração aos nobres protestos d'esse povo.»

De Barcelona diz-nos ainda um amigo:

«Lastimo agora mais do que nunca, que Portugal não occupe na Peninsula um espaço igual ao da Hespanha para que lhe podessemos propor a união fraternal, sem receio de que nos supponham, por maiores em território, desejosos de cavar a ruina d'esse nobre paiz.»

Agradecendo a todos a maneira sympathetic por que encaram a nossa causa, resta-nos perguntar se o governo inglez encontrará acaso no mundo inteiro algum coração que o defenda.

Encontra... na redacção do *Times*.

MAIS AMEAÇAS

N'uma correspondencia de Londres, para o nosso collega de Bruxellas, *Moniteur des Intérêts Matériels* diz-se que se vae ali tendo a certeza, de que o gabinete Serpa Pimentel, não deu ainda execução ao compromisso tomado pelo sr. Barros Gomes, para a retirada das forças das margens do Chire e do Nyassa, e vae appellar para a intervenção arbitral das potencias signatarias do tratado de Berlim, intervenção que a Inglaterra, não quer de forma alguma, aceitar, constando que lord Salisburry está decidido a encaminhar as negociações viva e energicamente, preparando-se para exercer nova pressão sobre Portugal, d'esta vez pela entrada em scena da esquadra ingleza, nas costas d'Africa.

Não sabemos o que ha n'isto de verdade, mas a consideração em que temos a conceituada folha belga, obriga-nos a acreditar que alguma cousa de anormal virá a dar-se n'esta malfadada questão.

DIVERSAS NOTÍCIAS

Recebemos o brioso *Manifesto da Associação Commercial de Coimbra*, que, depois de protestar contra o attentado inglez, conclue por pedir a todos os collegas, industriaes e comerciantes que cooperem para a nossa emancipação do commercio inglez.

Acompanha-o um *apello* ás nações signatarias do tratado de Berlim.

São dois documentos muito honrosos para a associação e para o paiz.

Da Comissão Executiva dos aspirantes de marinha, recebemos uma circular convidando-nos a abrir subscrição para a compra do seu navio de guerra, que se chama *Viriato*.

Depois d'isso esta comissão aderiu á grande subscrição nacional, e portanto, com a subscrição que hoje

abrimos, ficam satisfeitos os desejos dos sympatheticos aspirantes.

O major de infantaria 23, sr. Miguel Vaz Guedes Bacellular, remeteu-nos a sua circular em que propõe que:

«O paiz deve prestar-se ao grande sacrificio de offerecer a garantia de juro e amortisação d'um emprestimo de oitenta mil contos de réis; sendo quarenta mil contos de réis para couraçados; dez mil para o costeio; dez mil para armamento do exercito e dos portos; e vinte mil para a exploração colonial pelo sistema hollandez, e transportes.»

justificando esta proposta em que:

«Se tivssemos quarenta a cincuenta couraçados (da grandeza média do Vasco da Gama), de grande velocidade, armados com a mais poderosa artilharia, e estivessem em estado de defeza os nossos portos de Lisboa, Porto, S. Vicente, Lourenço Marques e Quilimane, e o nosso exercito armado e municiado, estariamos em circunstancias de ser respeitados, seríamos um aliado desejado, e quem nos pretendesse aniquilar, ficaria aniquilado.»

Asseguram os despachos de Londres, que a maioria da camara dos communs é completamente hostil ao novo pedido da sociedade do tunnel submarino, entre França e Inglaterra, para que se lhe conceda auctorisação, a fim de proseguir nos trabalhos que estão suspensos ha já alguns annos.

Os militares ingleses, não só se oppõem com tenacidade áquelle projecto, mas tambem ao que se refere á ponte sobre o canal da Mancha, o que prova até que ponto receia o governo britannico uma invasão, e a pouca confiança que tem nos seus elementos de defesa interna!

Nós que tanto sympathisavamos com a ligação d'aquelle dois paizes, por meio de ponte ou tunnel, vemos agora indiferentes estes manejos, porque do isolamento d'aquelle ilha só resultará vantagem para o continente europeo.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.ª repartição

CAMINHOS DE FERRO

Sua Magestade El-Rei ha por bem encarregar o engenheiro de 1.ª classe João Anastacio de Carvalho, director da fiscalisação dos caminhos de ferro do oeste, da fiscalisação da construcção do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem.

Paço, em 13 de janeiro de 1890. — Eduardo José Coelho.

Sua Magestade ha por bem exonerar o engenheiro de 1.ª classe, efectivo, Frederico Augusto Pimentel do cargo de director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem, para ser empregado em outra commissão de serviço.

Paço, em 13 de janeiro de 1890. — Eduardo José Coelho.

Para o engenheiro Frederico Augusto Pimentel.

Sua Magestade El-Rei ha por bem nomear o engenheiro de 1.ª classe, efectivo, Frederico Augusto Pimentel para o cargo de director fiscal do caminho de ferro de Faro a Villa Real de Santo Antonio.

Paço, em 13 de janeiro de 1890. — Eduardo José Coelho.

Para o engenheiro Frederico Augusto Pimentel.

Sua Magestade El-Rei, ha por bem ordenar que o quadro do pessoal da fiscalisação da construcção do caminho de ferro de

Vendas Novas a Santarem seja o que baixa com a presente portaria, assignado pelo conselheiro director geral das obras publicas e minas, e que os vencimentos respectivos sejam os no mesmo quadro designados.

Paço, em 13 de janeiro de 1890. — *Eduardo José Coelho.*

QUADRO DO PESSOAL DA FISCALISACAO
DA CONSTRUÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DE VENDAS NOVAS
A SANTAREM, E RESPECTIVOS VENCIMENTOS MENSAES

| | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------|------------|----------|--|--|--|--|
| 1 Engenheiro director (a) | | | | | | |
| 2 Engenheiros ou conductores do quadro, chefes de secção (a) | | | | | | |
| 4 Conductores do quadro ou auxiliares contratados, chefes de lanço (b) | | | | | | |
| 2 Agentes fiscaes de 1.ª classe: | | | | | | |
| Ordenados, a 20\$000 réis | 40\$000 | | | | | |
| Gratificações, a 4\$800 réis | 9\$600 | | | | | |
| Ajudas de custo eventuaes, a 7\$200 rs. | 14\$400 | 64\$000 | | | | |
| 2 Agentes fiscaes de 2.ª classe: | | | | | | |
| Ordenados, a 16\$000 réis | 32\$000 | | | | | |
| Gratificações, a 3\$800 réis | 7\$600 | | | | | |
| Ajudas de custo eventuaes, a 7\$200 rs. | 14\$000 | 54\$000 | | | | |
| 4 Agentes fiscaes de 3.ª classe: | | | | | | |
| Ordenados, a 15\$300 réis | 61\$200 | | | | | |
| Ajudas de custo eventuaes, a 7\$200 rs. | 28\$800 | 90\$000 | | | | |
| 8 Agentes fiscaes de 4.ª classe: | | | | | | |
| Ordenados, a 12\$000 réis | 96\$000 | | | | | |
| Ajudas de custo eventuaes, a 6\$000 rs. | 48\$000 | 144\$000 | | | | |
| SECRETARIA DA DIRECÇÃO | | | | | | |
| 1 Pagador: | | | | | | |
| Ordenado | 24\$000 | | | | | |
| Gratificação | (c) 6\$000 | 30\$000 | | | | |
| 1 Encarregado do expediente: | | | | | | |
| Ordenado | 30\$000 | | | | | |
| Gratificação | 6\$000 | 36\$000 | | | | |
| 1 Amanuense de 1.ª classe — ordenado | 30\$000 | | | | | |
| 1 Amanuense de 2.ª classe — ordenado | 25\$000 | | | | | |
| 1 Desenhador de 1.ª classe (a) | | | | | | |
| 1 Desenhador de 2.ª classe (a) | | | | | | |
| 1 Continuo — ordenado | 15\$000 | | | | | |
| 1 Servente — ordenado | 12\$000 | | | | | |
| SECRETARIA DAS SECÇÕES | | | | | | |
| 2 Escripturarios que desenhem, ordenados a 18\$000 réis | 36\$000 | | | | | |
| 2 Serventes, ordenados a 12\$000 réis | 24\$000 | | | | | |
| Somma Rs..... | 560\$900 | | | | | |

(a) Os engenheiros do corpo de engenheiros de obras publicas e os conductores e desenhadores dos quadros auxiliares terão os vencimentos marcados nas leis e mais disposições em vigor.

(b) Os conductores auxiliares contratados terão os vencimentos especificados na portaria de 18 de novembro de 1886 e as ajudas de custo eventuaes a que possam ter direito nos termos da portaria de 5 de março de 1887, serão reguladas pelas instruções aprovadas por portaria de 27 de novembro de 1886.

(c) A gratificação ao pagador é para falhas.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 13 de janeiro de 1890. — O conselheiro director geral, *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça.*

Tendo sido rescindidos por portarias d'esta data os contractos relativos ás obras de pedra e ferro dos edificios e dependencias da nova estação de Beja, projectados na ligação em construção da linha ferrea de Lisboa a Beja com a de Beja ao Algarve: ha por bem Sua Magestade El-Rei determinar, que uma commissão composta do engenheiro de 1.ª classe, João Pedro Tavares Tri queiros, do engenheiro de 3.ª classe, Manuel Francisco Vargas e do engenheiro de 4.ª classe Augusto Victor da Costa Sequeira, proceda á elaboração do projecto e orçamento de uma outra ligação entre as referidas linhas por fórmula a que, sem prejudicar o percurso entre o Algarve e Lisboa, não affaste da cidade de Beja o movimento do ou para o Algarve.

Paço, em 24 de janeiro de 1890. — *Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 13 de janeiro corrente da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto, datado de 19 de novembro do anno findo, apresentado pela companhia real de caminhos de ferro portuguezes, de modificação da ponte sobre o ribeiro do Al-

caide, no segundo lanço da 2.ª secção do caminh de ferro da Beira Baixa, devendo as fundações dos encontros e pilares serem levadas até o terreno sufficientemente firme para supportar o peso morto das alvenarias e obra metallica, e no acto do assentamento da via sobre a ponte ser collocado o eixo da via mais para o lado do centro da curva, em vez de dividir a flecha da curva em partes eguaes para um e outro lado do eixo da ponte.

Paço, em 25 de janeiro de 1890. — *Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 9 do corrente: ha por bem aprovar o projecto datado de 9 de outubro do anno findo, e apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro da ponte metallica de Cannas de 10 metros de vão ao kilometro 22,930 do ramal de caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, devendo os quartos de cones ser revestidos de empedrado até á altura das cheias, e podendo applicar-se o tipo de viga metallica já aprovado para o vão de igual abertura e em identicas condições.

Paço, em 28 de janeiro de 1890. — *Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste, norte e Beira Alta.

Sua Magestade El-Rei, conformando se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 20 do corrente mez: ha por bem aprovar o projecto datado de 2 de outubro proximo passado, do taboleiro metallico para substituir o da ponte de Co cuminhos ao kilometro 136,496 do caminho de ferro do norte, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Paço, em 28 de janeiro de 1890. — *Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta.

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que á commissão nomeada por portaria de 10 de setembro do passado anno, para estudar as questões sobre as tarifas dos caminhos de ferro, seja agregado o conselheiro Elvino José de Sousa e Brito, director geral da agricultura no ministerio das obras publicas, commercio e industria.

Paço, em 28 de janeiro de 1890. — *Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que á commissão nomeada por portaria de 10 de setembro do passo anno, para estudar as questões sobre tarifas de caminhos de ferro, seja agregado o conselheiro Pedro Victor da Costa Sequeira, eleito pela assemblea geral da real associação central de agricultura portugueza para a representar na mesma commissão.

Paço, em 28 de janeiro de 1890. — *Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Bilhetes directos para Huelva. — Conforme o aviso que publicamos na secção respectiva ficam desde 1 de fevereiro combinados bilhetes directos das estações portuguezas para as da nova e interessante linha de Zafra a Huelva, representando uma economia tanto em percurso, como em tempo e em dinheiro, em relação á antiga viagem por Sevilha.

Os preços desde Lisboa e Porto ás estações principaes da referida linha ficam sendo:

| Das estações da frente às abaixo indicadas e vice-versa | LISBOA | | | PORTO | | |
|---------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe |
| Trigenal | 8\$950 | 6\$810 | 4\$810 | 11\$410 | 8\$720 | 6\$170 |
| Jabugo | 9\$450 | 7\$170 | 5\$030 | 11\$910 | 9\$080 | 6\$390 |
| Almonaster | 9\$530 | 7\$240 | 5\$060 | 11\$990 | 9\$150 | 6\$420 |
| Valdelamusa | 9\$770 | 7\$400 | 5\$160 | 12\$230 | 9\$310 | 6\$520 |
| Calanás | 9\$990 | 7\$560 | 5\$260 | 12\$450 | 9\$470 | 6\$620 |
| Gibraleon | 10\$440 | 7\$880 | 5\$460 | 12\$900 | 9\$790 | 6\$820 |
| Huelva | 10\$610 | 8\$000 | 5\$520 | 13\$070 | 9\$910 | 6\$880 |

CONTRACTOS DE TRANSPORTE

A Companhia Real Portugueza realizou um contracto com o sr. Fernando Bomtempo para o transporte de gado muar, cavallar e asinino.

O transportador gosa das vantagens de effectuar as suas remessas por grande velocidade, excepto pelos comboios correios, e de fazer transportar em cada wagon um creado para tratamento do gado.

A VIAÇÃO EM LISBOA

Quasi que limitavamos a nossa resposta ao delicado collega, *Gazeta das Obras Publicas*, a transcrever as ultimas linhas com que termina o seu artigo, *Ripert e americano*, no n.º de 26 do corrente, e fal-o-hi mos muito bem, porque d'esta discussão de luva calcada, como é sempre grato tel-as na imprensa, resultou che-garmos a um ponto em que estamos tanto d'accordo, que vamos marchar d'óra avante um ao lado do outro, se o collega nos honrar com a sua companhia.

E chegámos ao mesmo caminho seguindo diferentes veredas, ambos dizendo que escolhemos a melhor, a que tem mais vastos horizontes... e menos lama que, infelizmente, graças ao imperdoável desleixo da nossa camara, é o mais raro hoje em Lisboa. Esse ponto é o de que a viação em Lisboa precisa ser regulamentada para cortar muitos abusos.

Resumiremos, portanto, as observações que temos que fazer ao artigo do nosso collega.

Insiste em que defendemos a companhia e dá como prova que no primeiro artigo apresentámos o americano como «superior a todo o elogio».

Perdão, mas isso é que não dissémos. Limitámo-nos a considerar o superior ao dos outros carros e acrescentamos: que tem defeitos, — e defeitos desde a origem; que consideramos todos no direito de estabelecer carreiras em competencia com as dos americanos.

Ora se isto é defender a companhia... não nos parece que a direcção nos deva ficar muito agradecida por tal defesa.

Attribue-o o collega a gratidão nossa para com a direcção dos americanos, pelo facto de ter sido o auctor d'estas linhas o iniciador dos passes por preços reduzidos, e pagos aos mezes.

Mas se o collega é o primeiro a dizer que d'isso resultaram mais vantagens para a companhia do que para o publico, no que estamos d'accordo, e se esse facto se deu com a antiga direcção que esta tanto guerreou, provado fica que isso nada implica, para que a defendamos.

Torna-se necessário repetir-o pois:

O que defendemos é a companhia que faz melhor serviço, mais limpo, mais regular, sem termos coisa alguma com a sua direcção, que a analyse dos actos d'esta fica para outra ordem de artigos e por elles verá o leitor que nada lhe queremos e nada lhe devemos.

Vem o collega de novo com a velha questão de que os cocheiros temem ordem de metter a lança aos carros que vão na frente.

Mas o collega disse que os outros carros andam mais depressa do que os americanos; n'esse caso como é que estes os alcançam com a lança? Já vê que, bem pelo contrario, não andam, nem deixam andar.

A questão é pequena para esta discussão que visa a mais largo terreno, e só diremos que esse argumento nos prova:

1.º que os outros carros andam mais devagar que o americano.

2.º a falta de regulamentos que estabeleçam o transito dos carros, os quaes prohibiriam essa selvageria, como impediriam tambem que um carro de livre circulação parasse, por acinte e proposito de estorvar o americano que o segue.

E visto que terminamos aqui, façamos o inventario da questão para provar como ficamos vencedores, não pela intelligencia que a amabilidade do collega vê em nós, sem olhar para si, mas pelos pontos firmes em que pelejámos.

A divergência começou porque a *Gazeta de Obras Publicas* disse que entre o Americano e o Ripert preferia este.

Dissemos-lhe que era má vontade; negou o. Logo era por estes motivos, ou por algum d'elles, pelo menos:

Por ser mais limpo o serviço; não contestou que é o do americano.

Por mais commodo; — respondeu: «é innegavel que o andamento do americano é mais commodo.»

Por mais barato: — a resposta foi: «preferimos gastar mais, (com os outros carros) como gastamos.»

Por ser mais rapido: — acaba de nos dizer que as costas dos passageiros que vão nos outros carros são alcançadas pela lança dos americanos; logo são aquelles que andam mais devagar.

Não é, portanto, por nenhum d'estes motivos — está provado — como provado fica o que sempre dissémos, que o serviço dos carris é melhor que o dos outros ve-hiculos.

O leitor que aprecie agora quem venceu a questão.

Pela nossa parte estendemos ao collega a mão dos vencedores, não só porque lhe reconhecemos que lealmente pelejou em quanto pôde, como para que nos acompanhe á conquista do regulamento por que temos insistido e que ja vemos o collega a pedir, no final do seu artigo em que diz:

Tambem nós queremos que nas nossas avenidas, não transitem carros impróprios de uma capital, mas tambem queremos que todos vivam, porque para todos ha lugar. A' camara compete regular esse assumpto, harmonisando-o de forma que se não tire o pão a quem o tem, e que, ao mesmo tempo, se acabe com muitos abusos.

Neste ponto, tem-nos o collega ás ordens, para o auxiliarmos com a nossa boa vontade e fraca voz.

Pois vamos a isso, que foi sempre o nosso intuito, desde que, no primeiro artigo, escrevemos:

Como pôde haver regularidade de horários, se a falta de uma postura que regularise de vez o transito de carros nas nossas es-treitas ruas, não a permite?

e no segundo:

...o nosso fito é outro, melhorar o serviço de viação em Lisboa e havemos de tratar d'este nosso ideal, não atacando esta ou aquella empreza, mas... etc.

Expliquemos ainda ao estimável collega que se mudámos de titulo nos artigos, como nos lança em rosto, foi porque, tendo de tratar d'este assumpto geral, não quizemos dupplicar os factos, dando-os uma vez na res-posta ao collega para as repetir nos artigos que tratam da principal questão.

Se nos pergunta, agora, se ainda tem defeitos o ser-viço da companhia carris, respondemos afirmativamente, e dir-lhe-hemos: muitos, como já o dissémos; defei-tos que iremos notando, porque vamos agora á analyse geral do que é e do que devia ser a viação em Lisboa.

Como ennunciado dir-lhe-hemos que, além dos pontos de que já sabe nos propomos tratar, temos outros que lhe provam a nossa inteira imparcialidade: a pessima concessão de linhas dupplas em ruas que não as per-mitem, a largura demasiada dos ve-hiculos para muitas

outras, e a desastrosa direcção que a actual gerencia tem dado aos negócios da companhia.

Tão inabil, tão crivada de disparates que, estando ella em boas condições está hoje em risco de uma quebra, que será uma grande perda para a cidade, porque, se não seria bom que aquella companhia ficasse só em campo, Deus nos livre de por completo ficarmos nas mãos dos Riperts & Companhia.

E olhe que, felizmente, não somos accionistas.

NOTAS DE VIAGEM

XIII

De Dijon a Génève

Deixando a bella e vasta estação de Dijon, onde do nosso trem se destaca uma parte que segue para Pontarlier, e outra que, desce por Pagny a ligar com a de Chalon, encaminhamo-nos para leste, em direcção á cordilheira do Jura, acompanhando, durante algum tempo as barreiras da galante cidade, á esquerda do Jardim das Plantas, até atravessarmos o canal da Borgonha.

Continuamos em plena região vinhateira, tão afamada em todo o mundo, e cujo producto, segundo disse La-valle, reune no mais alto grau todas as qualidades que constituem o bom vinho - corpo, côr, aroma e finura.

Percorridos 28 kilometros, entre os verdejantes vinhedos de Chambertin, Vougeot, Corgoloin etc., passamos diante de Beaune, e depois, em tunnel, sob o canal do Centro, para, percorridos mais 30 kilometros, chegarmos a Chalon, pequena cidade bastante industrial na fabricação de ferros, e estação em que se ligam á linha principal os ramaes do Dôle e Lons-le-Saulnier.

À esquerda avistamos o Saône, que pouco depois serve de primeiro plano ao magestoso quadro de montanhas que nos vão servir em breve de companhia.

Alguns kilometros mais, sempre acompanhando o curso do rio, e o trem pára em Mâcon, onde nos vamos separar dos passageiros que seguem, para Lyon e Marselha, linha directa, enquanto que, os que vão para Génève voltam á esquerda; e reunidos com os que da linha transversal de Moulins e Charolles vêm com aquelle destino.

Mâcon é portanto um dos pontos de entroncamento mais importantes da rête do P. L. M., centralizando o movimento de transbordo de todos os passageiros permittados entre a França e a Suissa, por Génève, ou a Italia, pelo monte Cenis.

Passada a ponte de cinco tramos, sobre o Saône, segue-se até Bourg, onde se bifurcam as duas linhas que conduzem a Génève.

Uma d'estas vai directamente por Nantua; a outra desce de norte a sul até Amberieu, estação de juncção da linha de Italia.

É esta que seguem os trens expressos para ligarem com os dois paizes vizinhos, passan lo, a meio caminho, sobre a ponte do Ain.

Desde Amberieu, a transformação dos horizontes é completa, surprehendente — uma perfeita mutação theatral em que o apito do contraregra é substituído pelo silvo da locomotiva.

Dir-se-hia que o viajante muda de linha, de comboio, de paiz.

Em vez das espaçosas estações que acabamos de ver, começamos a passar por pequenas edificações, em forma de *chalets*, modestas, poeticamente cobertas por uma vegetação uberrima. Em lugar do rapido andamento expresso, o comboio sóbe com esforço e pouca velocidade, ingremes rampas, por entre altas montanhas,

a meio das quaes se nos apresentam pequenas aldeias deliciosamente desenhadas na sua feição caracteristica, completamente nova para nós.

Casas irregulares, de original construcção, em que aparecem a vista, nas frontarias, os madeiramentos; estabelecimentos em miniatura, ruas estreitas, uma aparence ao mesmo tempo sobria e confortavel.

E todos estes originaes edificios, e todas estas pequenas villas, construidas na falda das montanhas, como que a porem-se em exposição aos viajantes que passam no comboio, como se vissemos por um oculo de augento um mostrador de loja de bijouterias.

A estrada, que a linha atravessa repetidas vezes, é percorrida por alguns raros viandantes com o seu traço especial, mixto de tyrolez e de bohemio, por fortes moçoilas que voltam do trabalho cantando alegremente a melopeia campezina, que os eccos das montanhas repetem.

Não se podia preparar melhor ante-camara para a montanhosa Suissa.

N'este encantamento, vamos serpenteando por entre aquelles montes, que a todo o momento crêmos que vamos atravessar em tunnel, o que não sucede pelas apertadas curvas com que evitamos estas obras d'arte, curvas que nos fazem rapidamente mudar de horizonte para outro sempre variado, sempre interessante, até chegarmos a Culoz, estação que tem buffet para o serviço do comboio da tarde e onde nos devemos separar dos passageiros que seguem a Chambery e a Turim pelo monte Cenis.

Este buffet tem tambem o seu tanto de original. Pequeno, pouco illuminado, mas de um aceio irreprehensivel, com um pessoal que a custo se faz entender, pelo seu idioma, nem francez nem italiano, a sua comida bem diferente da meza franceza, no aprimorado gosto, embora não deixe de ser succulenta e bem feita.

Que o viajante se previna para não perder o comboio, porque o aviso feito pelo dono do restaurante é pronunciado de tal forma que pouco se percebe.

Desde Culoz a linha segue o valle do Rhodano, quasi sempre ao lado direito d'este, e tão proximo, que o marulhar das aguas que descem do lago de Génève, com a impetuosidade que lhes dá a grande pendente do leito do rio, se ouve distinctamente da carruagem,

Atravessando um elegante viaducto e alguns tunneis chega-se a Bellegarde, ultima estação franceza, e depois, passando o viaducto da Valserina, entramos na Suissa, passando o grande tunnel do Credo, de 3:900 metros.

Pouco depois, passadas seis estações de pequena importancia, começamos a atravessar Génève para irmos parar na sua estação, no centro da cidade.

A' porta assalta-nos um enxame de agentes de hoteis, de conductores de omnibus, que nos offerecem os seus serviços, bem escusados, porque os hoteis são em geral a tão poucos passos da estação que nem vale a pena entrar no carro.

Esta questão de hoteis é uma das mais importantes na Suissa, não porque elles sejam maus, que o não são em geral, mas justamente porque são tantos que o *embarras du choix* se torna uma dificuldade para o viajante.

Por isso, n'esta parte da descripção da nossa viagem, iremos, por vezes, citando aquelles em que entramos, não para lhes fazer *réclame*, que nada nos interessa, mas para que o leitor que emprehenda essa digressão saiba, ao menos, um ou outro, o que é.

Em Génève fomos para o hotel de Genève, na rua do Mont-Blanc, a dois passos da estação, e a outros dois da ponte que centralisa o movimento da cidade.

E' uma casa de segunda ordem, confortavel, económica, bem localizada, serviço regular.

Aqui temos que fazer uma pequena explicação.

Os guias, dos quaes o viajante que pela primeira vez entra na Suissa deve indispensavelmente munir-se, dirigem a viagem partindo de Paris á noite para entrar em Geneve de manhã.

Tendo feito o contrario, foi á noite que fizemos ali a nossa entrada, e não nos arrependeremos d'isso, porque assim ganhámos algumas horas, que representaram um dia de avanço.

Como o comboio do P. L. M., graças ao seu excelente e commodo serviço, não cansa, chegamos sufficientemente frescos e folgados, para, feita a indispensavel lavagem, aproveitar um pouco da noite.

Havia concerto no jardim Inglez, um passeio muito agradavel, á beira do delicioso lago onde se reflectia a illuminação a balões, que pendia das arvores, e de alguns barquinhos que se balouçavam brandamente sobre as aguas.

D'aquelle jardim, que hoje não nos agradaria tanto como então... por causa do seu titulo, onde tocava uma boa musica, trechos dos principaes auctores modernos, seguimos ao longo da margem esquerda, ouvindo os concertos que se dão em varios cafés, uns quartettos de piano, violoncello e violinos, tudo na rua, junto ás portas, e quasi todos executando mais que regularmente varias peças do reportorio allemão.

Feito este pequeno reconhecimento da cidade, o viajante acha-se ali respirando um ar finissimo, n'um clima temperado, agradavel, gosando das commodidades das grandes capitales, ao mesmo tempo que da liberdade das pequenas villas.

Mas são horas de descanso; os estabelecimentos começam a fechar, os cafés vão estando desertos, são 11 horas da noite, não ha theatros, recolhamos á fôfa cama do hotel, para no dia seguinte erguer cedo, porque ha muito que vêr aqui e o tempo não sobra.

Foi assim que conseguimos percorrer quasi toda a Suissa em 8 dias, vendo mais do que em geral conseguem viajantes que se demoram muito mais.

BOLETINS FINANCEIROS

Paris, 25 de Janeiro de 1890.

No mercado da venda houve esta quinzena movimento consideravel de compras a contado, por conta das caixas económicas e de depositos do Estado.

Como ascendessem a 60:000 e 75:000 frs. de renda por dia—2.000.000 a 2.500.000 frs. de capital—sucedeu o que fatalmente devia succeder: isto é, que os preços do contado excederam os das vendas a prazo. Assim, o 3% poude chegar ao preço de 8,8 fr. e excedel-o a 88,10; o 3% amortisavel está firme a 92,25 e o 4 1/2% fica a 106,80, visto que os boatos de conversão tem afrouxado.

Os fundos estrangeiros tiveram alta ligeira. O italiano cota-se a 93,72; o hespanhol recuperou o preço de 72,55. O portuguez subiu a 63,80, em vista das recompras provocadas pelas largas vendas a descoberto.

Os russos mantêm-se excessivamente firmes: o 4% 1880 a 94,25, o consolidado a 93,70. Para 18 de Fevereiro está anunciada a conversão dos emprestimos 1864 e 1866, mais conhecidos sob a designação d'emprestimo anglo hollandez. Esta operação, patrocinada por grandes estabelecimentos franceses, deve dar resultados excellentes.

Os egypcios unificados estão a 4,74. Falla se na proxima conversão da dívida privilegiada, o que aproveitou largamente áquela classe de dívida.

O Banco de França subiu a 4,290 frs. e fecha a 4,260. São os boatos de proxima renovação do monopólio da emissão que se tornam mais insistentes que dão actividade ao mercado d'este va-

lor. O Credit Foncier encontra compradores a 1307. O Banque d'Escompte vale 522 frs. As accões Décauville já se cotaam na bolsa. Valem a prazo, frs. 506. O Comptoir National d'Escompte oscilhou entre 630 e 610 frs. O Banco Ottomano vende-se a 535 frs.

As accões das grandes companhias de Caminhos de ferro estão muito mais socegadas. O Norte cota-se a 1768; o Lyon a 1375; o Sul a 1202 e o Orléans a 1400. Os titulos d'empresas estrangeiras da mesma indole não tiveram oscilações: o Norte d'Hispanha vale 372 frs.; o Madrid-Saragoça 302 frs.; os austriacos 482 e os portuguezes 570 frs.

O Suez aproveitou extraordinariamente com a melhor feição do mercado. Deixamol-o a 2315.

G. Pessard.

Lisboa, 31 de Janeiro de 1890.

A segunda quinzena de janeiro não ofereceu nada de notável no nosso mercado de disponibilidades.

O juro mantém-se de 6 a 7%, sem grande dificuldade na concessão de créditos, havendo procura de letras de primeira ordem a taxa inferior à affixada pelo banco de Portugal, como *maximum* por conta de casas francesas. A situação tende pois a melhorar.

Com a alta do cambio do Rio e de receios de grave crise económica no Brazil, com a criação irreflectida de empresas bancarias de grande capital, simultaneamente com o aumento do fundo social dos que já existiam tem affluído mais cambiaes ao nosso mercado, procurando assim os capitalistas nacionaes pôr a salvo de contingências desagradaveis os seus capitais.

Realisa-se, pois, o que previramos; isto é, que a mudança d'instiuições no Brazil daria logar a uma corrente inversa da que se estava accentuando com energia. Em logar do Brazil nos retirar as disponibilidades, torna a fornecer-nos os meios d'equilibrarmos o nosso mercado cambial e a contribuir para o desafogo do monetario.

Não é tão satisfactoria a posição do mercado financeiro. As inscrições tem afrouxado a ponto de se venderem a 60%, não obstante as cotações dos externos em Londres se terem firmado nova mente em vista das recompras que os vendedores a descoberto em Londres tiveram de fazer, desde que falharam os seus calculos, que consistiam em promover a desconfiança dos portadores da dívida portuguesa.

A questão anglo-portuguesa, em logar de deprimir o nosso credito, por largo tempo, veiu, pelo contrario, afirmar que assenta em bases mais solidas que em Londres se supponha. A Inglaterra, que tanto prefere luctar com as demais nações na compra bolsista, vê, mau grado os seus bons desejos, que as sympathias do resto da Europa não se afirmam só sob o ponto de vista politico. O capital secunda, pois, o movimento da opinião publica no estrangeiro.

Mais notável portanto, é o contraste dos mercados externos com o nacional em que as inscrições vão declinando.

Contribue para o facto o nenhum espirito especulativo que se observa no nosso mercado. Com a situação anormal creada pelo conflicto anglo portuguez, algumas possuidores mais timoratos vendem. O especulador, altista na nossa praça, como é, por feição, não vendo probabilidade de realizar dentro de poucos dias lucros que compensem o juro que tem a pagar, caro como está, retrahese; d'aqui a baixa da dívida interna consolidada e menor firmeza da amortisavel.

Nos demais valores, de credito particular, os preços têm-se mantido no geral bem. Aguardam-se os resultados do anno em relação a accões de bancos e companhias.

Conhecidos são no entanto já alguns que demonstram que o anno fundo não foi mau para a economia nacional. Assim o Banco Lisboa & Açores deu 7% de dividendo em relação ao exercício de 1889 é 4% ao segundo semestre. Ouvimos que o Commercial de Lisboa dará 8%. Dos demais bancos nada consta.

A Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense dá 8%. A Fiação de Thomar distribue 12%. A industria de fiação d'algodão continua pois a manter se em situação prosperala.

No estrangeiro a situação desenvolveu-se mais favoravel. Com a reconstituição do stock metallico do banco de Inglaterra, a ponto da reserva orçar por 4590 do passivo exigível á vista o juro no mercado livre desceu a 4 1/8%. As bolsas mantêm se firmes, graças á facilidade de absorção da de Paris que tem auxiliado largamente a de Berlim, onde a especulação estava bastante carregada, como o demonstra o alto preço dos reportes pagos nas ultimas liquidações.

Felizmente, estas têm-se realizado em alta.

B. dos Sanos.

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

| BOLSAS | TÍTULOS | DIAS | | | | | | | | | | | | |
|----------|-----------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|
| | | 16 | 17 | 18 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| Lisboa | Acções C.º de Ferro Portuguezes | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 100.000 | - | - | 100.000 |
| | » Nacional | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | » Carris de Ferro de Lisboa | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 84.000 | - | - |
| | » Ascensores | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 73.000 | - |
| | Obrig. C.º de Ferro Portuguezes | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | » Nacional | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | » C. de F. Atravez d'Africa | - | 83.500 | - | 83.300 | 83.000 | - | - | - | 83.000 | - | 83.000 | 83.000 | 83.000 |
| Paris | Acções C.º de Ferro Portuguezes | - | - | 588,75 | 585,00 | - | 580,00 | 575,00 | 578,75 | 563,00 | 565,00 | 575,00 | 560,00 | - |
| | » Madrid-Caceres-Portugal | 243,50 | 212,50 | 212,50 | - | - | 243,75 | 242,00 | 242,50 | - | - | 240,00 | - | 211,25 |
| | » Norte de Espanha | 370,00 | 372,00 | 370,00 | 373,75 | 370,00 | 375,00 | 372,50 | 372,50 | - | - | - | - | - |
| | » Madrid-Zaragoza-Alicante | 344,00 | 310,00 | 312,50 | 310,00 | 312,50 | 310,00 | 310,00 | 310,00 | - | - | - | - | - |
| | » Andaluzes | - | - | 393,75 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Obrig. C. de Ferro Portuguezes | 367,50 | 355,00 | 358,00 | 364,00 | - | 363,90 | 360,00 | 360,00 | 362,00 | 362,00 | 384,50 | 564,50 | - |
| | » Madrid-Caceres-Portugal | 343,00 | 340,50 | 340,50 | 344,00 | - | 344,75 | 339,50 | 342,00 | 344,50 | 342,00 | 340 | - | 340 |
| | » Norte de Espanha, 1.ª hypotheca | 393,00 | 392,50 | 393,00 | 392,00 | 392,50 | 392,50 | 392,50 | 392,50 | - | - | - | - | - |
| | » C. de F. Atravez Africa | 485,00 | 485,00 | 485,00 | 485,00 | 485,00 | 485,00 | 485,00 | 485,00 | 485,00 | 485,00 | 485,00 | 485,00 | - |
| | » C.º da Beira Alta | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Londres | Obrig. C. de F. Atravez Africa | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Amsterd. | Obrig. C. F. Atravez Africa | 96,50 | 96,50 | 96,50 | 95,87 | 96,00 | 96,00 | 96,00 | 95,87 | 95,87 | 95,87 | 95,75 | 95,75 | - |
| Bruxelas | Obrig. C. de F. Atravez Africa | 96,25 | 96,25 | 96,25 | 96,25 | 96,25 | 96,25 | 96,00 | 96,00 | 96,00 | 96,00 | 95,00 | 95,00 | - |

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

| LINHAS | PERÍODO DE EXPLORAÇÃO | RECEITAS NO PERÍODO | | | | | | DESDE 1 DE JANEIRO | | | | | |
|----------------------------|-----------------------|---------------------|------------|---------------|--------------|------------|---------------|--------------------|---------------|---------------|--------------|----------------------|------|
| | | 1890 ou 1889 | | | 1889 ou 1888 | | | TOTAES | | TOTAES | | DIFERENÇA A FAVOR DE | |
| | | KIL. | TOTAES | KILOMETRÍCAS | KIL. | TOTAES | KILOMETRÍCAS | 1890 ou 1889 | 1889 ou 1888 | 1890 ou 1889 | 1889 ou 1888 | | |
| Antiga rede (1) | de a | | Réis | Réis | | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis |
| | 4 7 | Janeiro | 580 | 38.960:000 | 67.472 | 580 | 43.850:000 | 73.603 | 38.960:000 | 43.830:000 | - | 4.890:000 | |
| | 8 14 | " " | 50.520:000 | 87.403 | " | 49.890:000 | 86.047 | 89.480:000 | 93.740:000 | - | 4.260:000 | | |
| | 15 21 | " " | 48.485:000 | 83.077 | " | 52.740:000 | 90.931 | 137.665:000 | 146.480:000 | - | 8.845:000 | | |
| | 4 7 | Janeiro | 82 | 2.898:000 | 35.344 | 82 | 3.840:000 | 46.829 | 2.898:000 | 3.840:000 | - | 942:000 | |
| | 8 14 | " " | 2.620:000 | 31.951 | " | 4.042:000 | 48.926 | 5.548:000 | 7.852:000 | - | 2.334:000 | | |
| | 15 21 | " " | 2.765:000 | 33.749 | " | 4.665:000 | 56.890 | 8.283:000 | 12.647:000 | - | 4.334:000 | | |
| | 4 7 | Janeiro | 168 | 2.229:000 | 13.267 | 152 | 2.409:000 | 15.848 | 2.229:000 | 2.409:000 | - | 180:000 | |
| | 8 14 | " " | 2.358:000 | 14.035 | " | 2.398:000 | 15.776 | 4.387:000 | 4.807:000 | - | 220:000 | | |
| | 15 21 | " " | 2.810:000 | 16.726 | " | 2.834:000 | 18.644 | 7.397:000 | - | - | 244:000 | | |
| | 4 7 | Janeiro | 49 | 510.570 | 26.872 | " | - | - | 340.370 | - | - | - | - |
| Ramal de Cascaes | 8 14 | " " | 442.640 | 23.296 | " | - | - | 953.210 | - | - | - | - | - |
| | 15 21 | " " | 401.390 | 21.425 | " | - | - | 4.354.600 | - | - | - | - | - |
| | 10 16 | Dezemb. | 475 | 14.265:070 | 30.034 | 364 | 9.286:890 | 25.725 | 627.0886295 | 524.990:585 | 102.097:740 | - | - |
| Sul e Sueste | 17 23 | " " | 14.729:800 | 34.040 | " | 9.459:040 | 26.202 | 644.848:095 | 534.449:595 | 107.368:500 | - | - | - |
| Minho e Douro | 3 9 | Dezemb. | 340 | 49.743:673 | 58.069 | 332 | 47.847:346 | 53.736 | 884.580:587 | 789.282:384 | 95.298:206 | - | - |
| Beira Alta | 24 31 | Dezemb. | 253 | 10.629:878 | 42.045 | 253 | 8.326:516 | 32.941 | 392.852:999 | 335.048:479 | 57.834:820 | - | - |
| Guimarães | 47 23 | Dezemb. | 34 | 980.825 | 28.847 | 34 | 926.265 | 27.243 | 53.656:594 | 55.069:413 | 387.449 | - | - |
| Norte de Espanha | 4 7 | Janeiro | 2803 Ps. | 1.076:548 Ps. | 384 | 2803 Ps. | 1.064:640 Ps. | 379 Ps. | 4.076:548 Ps. | 4.064:640 Ps. | 44.908 | - | - |
| | 8 14 | " | 1.478:320 | 420 | " | 1.469:504 | 417 | 2.254:838 | 2.234:444 | 20.727 | - | - | - |
| | 15 21 | " | 1.485:364 | 422 | " | 1.485:238 | 424 | 3.410:202 | 3.449:359 | 20.943 | - | - | - |
| | 4 7 | Janeiro | 2672 | 807:207 | 302 | 2672 | 788:565 | 295 | 807:207 | 788:565 | 48.642 | - | - |
| | 8 14 | " " | 928:583 | 347 | " | 886:478 | 334 | 4.733:790 | 4.673:043 | 60.747 | - | - | - |
| | 24 31 | Dezemb. | 894 | 348:554 | 356 | 894 | 290:369 | 324 | 43.444:046 | 44.767:294 | 4.377:322 | - | - |
| Almansa-Valencia-Tarragona | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Madrid-Caceres Portugal | 4 7 | Janeiro | 429 | 48.340 | 442 | 429 | 46.743 | 408 | 48:340 | 46:743 | 4:397 | - | - |
| | 8 14 | " " | 54:298 | 426 | - | 54:728 | 420 | 402:638 | 98:474 | 4:467 | - | - | - |
| | 15 21 | " " | 54:083 | 426 | - | 60:877 | 444 | 459:349 | 459:349 | - | 2.627 | - | - |

A RÊDE DOS ESTADOS-UNIDOS

E' do nosso esclarecido collega *Le Moniteur des Intérêts Materiels*, o seguinte conceituoso artigo que transcrevemos na integra, pelo grande interesse que encerra:

«Tratando da rêde dos caminhos de ferro dos Estados Unidos, acaba de publicar mr. Stoddart, uma obra notabilissima, apesar das exiguis dimensões do seu volume, pelo grande numero de interessantes esclarecimentos que encerra. Por muito pouco espaço que ocupasse a reprodução do pequeno opusculo de 17 paginas, não caberia ella nos limites do nosso jornal. E' por isso que entendemos fazer um resumo d'essa obra, para podermos dar uma ideia da historia, do desenvolvimento e da situação actual da mais vasta rêde ferroviaria, do mundo.

Como se sabe, a grande república americana, foi, depois da Inglaterra, a primeira nação que adoptou a locomotiva, e que inaugurou a grande revolução económica proclamando o vapor como o primeiro de todos os meios de transporte.

Em 1830 tinham os Estados Unidos inaugurado os caminhos de ferro, estabelecendo 23 milhas de vias ferreas. Passados alguns annos de hesitação ou antes de acclimação, durante os quaes o progresso annual foi relativamente diminuto, a construcção dos caminhos de ferro tomou tal incremento que chegou a exceder todas as outras industrias do paiz, e no dia 1 de outubro de 1889, a extensão total das linhas que percorriam o territorio da república elevava-se a 160:000 milhas, isto é, aproximadamente a metade de todos os caminhos de ferro do globo. De 1830 para cá a média annual da extensão aberta à exploração é de cerca de 2:650 kilómetros.

O quadro que damos em seguida, indica com as suas variações as cifras que produzem esta média:

| Annos | Milhas exploradas | Augmento | Annos | Milhas exploradas | Augmento |
|-------|-------------------|----------|-------|-------------------|----------|
| 1830 | 23 | — | 1860 | 30,635 | 1,846 |
| 1831 | 95 | 72 | 1861 | 31,286 | 651 |
| 1832 | 229 | 134 | 1862 | 32,120 | 824 |
| 1833 | 380 | 151 | 1863 | 33,170 | 1,050 |
| 1834 | 633 | 253 | 1864 | 33,908 | 738 |
| 1835 | 1,008 | 375 | 1865 | 35,885 | 1,777 |
| 1836 | 1,273 | 175 | 1866 | 36,801 | 1,716 |
| 1837 | 1,497 | 224 | 1867 | 39,250 | 2,249 |
| 1838 | 1,913 | 416 | 1868 | 42,229 | 2,979 |
| 1839 | 2,302 | 289 | 1869 | 46,844 | 4,015 |
| 1840 | 2,818 | 516 | 1870 | 52,914 | 6,070 |
| 1841 | 3,535 | 717 | 1871 | 60,293 | 7,379 |
| 1842 | 4,026 | 491 | 1872 | 66,171 | 5,878 |
| 1843 | 4,185 | 159 | 1873 | 70,268 | 4,097 |
| 1844 | 4,377 | 192 | 1874 | 72,385 | 2,117 |
| 1845 | 4,633 | 256 | 1875 | 74,096 | 1,711 |
| 1846 | 4,930 | 297 | 1876 | 76,888 | 2,712 |
| 1847 | 5,598 | 668 | 1877 | 79,088 | 2,280 |
| 1848 | 5,996 | 398 | 1878 | 81,767 | 2,679 |
| 1849 | 7,365 | 1,369 | 1879 | 86,584 | 4,817 |
| 1850 | 9,021 | 1,656 | 1880 | 93,296 | 6,712 |
| 1851 | 10,982 | 1,961 | 1881 | 103,143 | 9,847 |
| 1852 | 12,908 | 1,926 | 1882 | 114,712 | 11,529 |
| 1853 | 15,361 | 2,452 | 1883 | 121,455 | 6,743 |
| 1854 | 16,720 | 1,360 | 1884 | 225,379 | 3,294 |
| 1855 | 18,374 | 1,652 | 1885 | 128,306 | 2,930 |
| 1856 | 22,016 | 3,642 | 1886 | 136,409 | 8,00 |
| 1857 | 24,503 | 2,487 | 1887 | 149,281 | 12,872 |
| 1858 | 26,968 | 2,465 | 1888 | 156,082 | 6,801 |
| 1859 | 28,789 | 1,821 | | | |

No 1.º de outubro de 1888, mais de 160:000.

Deve-se notar que o desenvolvimento material dos Estados Unidos, tem caminhado sempre a par dos caminhos de ferro.

Na occasião da eleição do seu presidente, a grande

república do norte da America, que unicamente merecia o nome de grande pela extensão do seu territorio e pelo seu patriotismo, não contava mais do que uma população inferior a 4 milhões d'habitantes. Hoje essa população é de 65 milhões.

No que diz respeito a caminhos de ferro vê se que a partir de 1849 o augmento annual sómente por tres vezes desceu a menos de 1:000 milhas, e isto mesmo n'um periodo em que mais se deveria esperar uma paralysação completa do que um simples enfraquecimento. Este periodo comprehendia os annos de 1861 a 1865, durante os quaes se deram os tristes acontecimentos da guerra da successão.

Deve-se pois notar este facto que demonstra bem a importancia da industria nacional americana na construcção dos caminhos de ferro, e vem a ser que a propria guerra civil não impediu que em cada um d'aquellos annos nefastos a rêde americana se augmentasse para mais de 800 milhas.

Nos, fins de 1865 esta rêde tinha adquirido um desenvolvimento de 35,085 milhas. Nos vinte e quatro annos que se lhes seguiram augmentou-se ainda mais 125:090 milhas, ou seja approximadamente 5:400 milhas por anno. Todavia a industria dos caminhos de ferro não seguiu durante esse prazo de tempo uma marcha regular, por quanto se notam tres periodos assinalados por uma actividade extraordinaria, separados por dois periodos de decadente enfraquecimento.

O primeiro periodo de grande actividade corresponde aos oito annos comprehendidos entre o fim da guerra e o terror de 1873. A extensão total das vias ferreas elevou-se, durante esse tempo, de 35,085 milhas a 70:268, o que representa um augmento de mais de cem por cento.

Esta febre, de que se achavam possuidos os empreiteiros americanos, attingiu o seu mais alto grau de 1871 a 1873. Durante alguns annos foi alimentada pelas immensas concessões de terrenos que o congresso fazia com a condição de que a locomotiva podesse alcançar umas certas distancias, préviamente determinadas.

Foi durante este periodo que se terminou a primeira linha ligando as costas do Atlântico com as do Pacifico, e se começou a construcção d'uma segunda via parallela á prmeira.

Não tardou que todos reconhecessem que se estava trabalhando com demasiada rapidez. Um caminho de ferro atravessando um paiz deshabitado, não pôde auferir lucros. As 35.000 novas milhas construidas de 1865 a 1873 inclusivé, haviam custado mais de 1:400 milhões de dollars, e da muita brusca transformação d'este capital fixo e pouco remunerador, resultou, para o mercado financeiro, uma quebra tão importante que d'ella derivou depois o terror de 1873.

No fim d'este anno o capital empregado nas empresas de caminhos de ferro montava a 3.784.543.034 dollars, dos quaes 1.947.638.584 em accões e 1.836.904.450 em obrigações. O custo médio da milha, com quanto variasse para as diferentes regiões, era n'essa época de 60.057 dollars. N'esta escala, a mais inferior das diversas regiões da república, era a Florida, onde o preço médio da milha não excedia a 18.445 dollars, e a mais superior, a Nova-Jersey, onde a milha custava 115:829 dollars.

O periodo de enfraquecimento começou em 1874, prolongando-se por 5 annos.

Em 1879 recomeçaram de novo os trabalhos das companhias, e tão activamente que até 1884 o augmento annual nunca foi inferior a 4.800 milhas, chegando mesmo em 1882 a attingir 11.569 milhas. N'este intervallo de seis annos construiram-se tres linhas trans-

continentaes: Northern-Pacifico, Atlantico-Pacifico e Southern-Pacifico.

O augmento da rede enfraqueceu algum tanto durante os annos de 1883, 1884, 1885, tomando de novo rapido incremento em 1886, e chegando em 1887 a ser de 12.872 milhas, cifra esta que até então se não podera ainda alcançar. Este desenvolvimento prodigioso, é devido principalmente á extraordinaria actividade empregada pelas antigas e poderosas companhias do norte e do sud-sueste para conseguirem estabelecer-se o mais garantidamente possivel em territorios ainda não explorados, e mais ou menos proximos das suas rôdes.

Em não poucos casos esta ambição saiu-lhes cara.

Durante os annos de 1886 e 1887 estabelecem-se as linhas do Norte e Nord-Oeste de Chicago, de Duluth, de Minneapolis, etc.

Finalmente, em 1888 notam-se umas certas tendencias a accentuar-se uma epoca de prudencia industrial, augmentando-se a rede unicamente em menos de 7.000 milhas. Em 1889 apenas houve 6 milhas a mais, anunciendo-se contudo para 1890 a realização de muitos e vastos projectos. Os principaes factores d'este movimento industrial que tem já dotado algumas regiões dos Estados Unidos, com demasiado numero de vias de communication, foram em primeiro logar a grande liberdade e as numerosas facilidades concedidas ás companhias de caminhos de ferro, e em segundo, (muito principalmente durante dez annos) a concorrença estimulada pelos benefícios que as companhias exploradoras offereciam, e pela indiferença que os capitalistas professavam por toda e qualquer empreza cujo fim não fosse applicado no interior do seu paiz.

Esta concorrença tornou-se tão encarniçada que em breve se viu um grande numero de linhas correndo paralelamente umas ás outras, tendo entre si um espaço relativamente estreito e procurando cada uma por meio da reducção de tarifas monopolizar o trafego em prejuizo da sua rival. Tales são mais notavelmente a linha West-Shore, que em toda a sua extensão de New York a Buffalo, é paralela á *New-York Central line*, a linha Nickel-Plate que de Buffalo a Chicago faz o mesmo serviço que o *Lake Shore*, e outras que seria ocioso enumerar.

Como consequencia natural d'estas competencias desordenadas, uma grande quantidade de sociedades de caminhos de ferro não distribuem já dividendos, nem pagam os juros das suas obrigações,

Não obstante a riqueza e a actividade do mais poderoso Estado americano, tem sido preciso em muitos casos, para se poder atrair ou conservar algum trafego, abaixar successivamente as tarifas até certas cifras, com as quaes não é possivel poderem cobrir-se as despezas de exploração.

(Continua).

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Ao publico. — Por Carlos Maria Eugenio d'Almeida. — Fomos brindados com uma nitida edição do folheto que este distinto par do reino publicou, sobre os assumptos da Casa Pia de Lisboa, no qual contesta com argumentos vibrantes o relatorio da commissão de inquérito áquelle estabelecimento, um tempo inserto no *Diário do Governo*.

Estranhos, como somos, á questão, faltam-nos os elementos para apreciar com profundeza este importante assumpto; não obstante, as razões com que o Sr. Eugenio d'Almeida combate, as provas que exhibe n'este folheto, e grande parte das proprias opiniões da com-

missão de syndicancia, parecem-nos tão claras que de todo nos deixariam no espirito o convencimento dos relevantes serviços que, durante a sua gerencia, prestou o director da Casa Pia de Lisboa, se o conhecimento da sua competencia dirigente e da sua illustração nos não fosse já garantia bastante para o acreditarmos.

Estatistica de Portugal. — Recebemos do conselho superior das alfandegas esta interessante estatistica respectiva ao anno de 1888.

De tão grande alcance como é este trabalho, para a apreciação do movimento commercial e maritimo do nosso paiz, e como consequencia, do nosso viver economico, na presente conjuntura os esclarecimentos que elle nos dá duplcam de valor, porque nos facilitam o conhecimento das nossas relações commerciaes com a Inglaterra e o estudo dos productos que especialmente recebemos d'ali e poderemos importar d'outros paizes, como o do que para lá exportamos e poderemos transferir para outros mercados.

Damos hoje já uma nota das totalidades d'esse movimento e procuraremos especialisar mais a nossa analyse; guiando-nos por tão curiosos dados que a Estatistica de Portugal nos fornece.

Os Lusiadas de Luiz de Camões. — Temos sobre a mesa um specimen da nova e elegante edição que a casa Guillard Aillaud & C.ª, editora em Paris, vae publicar, illustrada com vinte heleographias em pagina separada, por Alfred Bramtol, e quarenta e nove vinhetas e desenhos, de Paulin Bord.

A direcção litteraria está a cargo do sr. Fonseca Pinto, administrador da imprensa da universidade de Coimbra.

A primorosa edição consta de 550 exemplares unicos, sendo 25 em papel Japão, numerados, a 54.000 réis; 25 em papel Hollanda, tambem numerados, a 36.000 réis; e os restantes 500 em papel velino, a 18.000 réis.

Depois de completo o volume, os preços são aumentados. O representante dos editores em Lisboa, é o sr. Figueiredo, rua Ivens, 28 1.º

Tim tim por tim tim. — Recebemos este periodico theatrical, de que é redactor o sr. Souza Bastos, antigo escriptor dramatico. É uma folha pequena, mas bem escripta e unica, ao presente, na sua especialidade, entre nós.

Agradecemos o envio e a referencia que faz ao nosso jornal.

REDE DE TODA A FRANÇA

A administração dos caminhos de ferro franceses, publica todos os annos, um volume em que expõe a situação material e financeira de toda a rede do paiz durante o anno findo. As informações que o ultimo publica alcançam até 31 de dezembro de 1887.

A extensão total dos caminhos de ferro franceses, era no fim d'esse anno de 42.543 kilometros, e durante elle os trabalhos das linhas em construcção, tomaram grande incremento, e tanto assim, que a rede explorada, de interesse geral, se augmentou com 530 kilometros, distribuidos pelas diversas Companhias da seguinte maneira:

Este — 1 kilometro.

Oeste — 87 kilometros.

Orleans — 136 kilometros.

Lyão — 54 kilometros.

Meio-Dia — 120 kilometros.

Estado — 91 kilometros.

Companhias diversas — 41 kilometros.

D'aquella extensão total 31:776 kilometros eram de linhas de interesse geral. N'este numero contam-se 29:050 kilometros explorados pelas grandes companhias, 2:482 pelo Estado, e 238 por companhias diversas, havendo uma diminuição de 547 kilometros, nas linhas secundarias exploradas pelas grandes companhias.

A tensão em poder de cada companhia era a seguinte:

Norte—3:455 k.; Este—4:349 k.; Oeste—4:498 k.; Orleans—5:925 k.; Lyão—7:988 k.; Meio-Dia—2:708 k.; Cintura e Grande Cintura—127 k.

Estas grandes empresas haviam emitido até 31 de dezembro de 1887, 3:280.556 accções, representando um capital de 1:561.202,064 francos, tendo além d'isso 31:150.310 obrigações no valor de 9:940,437,200 francos.

Ainda que se deduza a amortisacão que representa para as accções, 61:226.100 francos, e para as obrigações 1:039.839,725 francos, vê-se facilmente como é consideravel o valor que representam os caminhos de ferro.

Pôde-se ainda avaliar melhor este resultado, tendo em vista que o serviço annual dos titulos exige 673:145.756 francos.

As receitas de exploração foram de 1:060.643,142 francos, dos quaes 414:473.835 em grande velocidade.

O movimento de passageiros foi de 218:367.436.

Como uma tão grande affluencia de transportes exige naturalmente um material consideravel, a rede de interesse geral em França, possue 9:501 locomotivas, 9:897 carruagens, e 235:942 wagons.

Estes vehiculos, formando comboios durante o anno de 1887, percorreram respectivamente:

As locomotivas 254:559.975 kilometros; as carruagens 905:6.3654 k.; os wagons 2:832.646,373 k.

As despesas de exploração foram 560:683.763 francos, isto é 51,07 % das receitas. Não obstante isto o producto liquido só attingiu 499:858.789 francos, cifra que é consideravelmente inferior, á necessaria para o serviço dos dividendos, e dos juros. É porém sabido que n'estes casos o Estado intervem em virtude da sua garantia, cobrindo a diferença que haja, por meio de adeantamentos.

A extensão total explorada das linhas de interesse local, é 2:233 k.

Esta categoria de linhas tem 119:337 accções, representando um capital de 51:036.640 francos, e o numero das obrigações ascende a 218:138, n'um valor de 77:903.340 francos.

Para se obter o resultado exacto da situação financeira, é preciso deduzir d'estas cifras, a importancia das amortisações, effectuadas que se elevam a 827:000 francos nas accções, e 2:233.220 francos nas obrigações. Em 1887, receberam estes titulos, 1:964.893 francos, dos quaes 731.073 correspondem ás accções.

As receitas do movimento foram de 10:991.875 francos, dos quais 5:482.781 em grande velocidade, e 4:970.889 em pequena velocidade.

O material empregado n'estas pequenas linhas, consta de 246 locomotivas, 625 carruagens, e 3:402 wagons.

As despesas de exploração foram de 9:733.448 francos, representando 87 % das receitas, deixando unicamente 1:201.427 de producto liquido. Ha porém a notar que uma parte d'estas linhas gosa de uma garantia concedida pelo Estado.

Os caminhos de ferro industriaes, conservaram-se estacionarios em 1887, não obtendo concessões novas, nem augmentando a rede explorada.

A sua extensão é de 300 kilometros, dos quaes só 231 estão em exploração.

N'esta extensão exploravam-se 34:234 kilometros, dos quaes 31:770, a titulo de interesse geral, 2:233 a titulo de interesse local, e 231 como caminhos de ferro industriaes e diversos.

Em summa, entre os 12:277 kilometros que não estavam abertos á exploração, 8:535 estavam em construção, ou para se construirem, e 3:742 kilometros estavam classificados, mas não declarados como utilidade publica.

LINHAS PORTUGUEZAS

O cumulo do exagero.—No meio das nossas tristezas, riamos um pouco.

O nosso collega *O Imparcial de Coimbra* teve a ingenuidade de publicar, por certo sem a lér, uma carta de um seu correspondente de Pombal, a respeito do descarrilamento que se deu ha pouco na linha do norte, onde, entre outras peregrinas coisas, diz que a justiça só chegou ao logar do sinistro quando já ali não havia «senão madeiras quebradas, cinzas, e terra mechida, onde consta que estão sepultadas 4 victimas, que apareceram debaixo dos destroços, depois de terem retirado 121 cadaveres que enviaram em dois wagões para o Porto, ou pela linha de Torres para Lisboa.»

E conclue:

«Menos de 200 pessoas não morreram; ha porém, a certeza a respeito de 126!»

Isto é, desapareceram no paiz 200 pessoas e ninguem deu por isso!

Ora, francamente, mais uma duzia de casos d'estes e fica só no mundo... o correspondente de Pombal.

Foz-Tua a Mirandella. — Desde 1 de fevereiro é alterado o horario dos comboios d'esta linha, partindo os trens de Foz-Tua ás 4 h. e 10 m. da manhã, meio dia e 2 h. e 18 m. da tarde e de Mirandella ás 8 h. da manhã, 4 h. e 5 h. e 4 m. da tarde. A velocidade foi augmentada, havendo por isso, em geral, menos 5 minutos de percurso.

Lourenço Marques ao Transwaal. — Recomeçaram os trabalhos do caminho de ferro da bahia de Delagôa, tendo-se já concluido o percurso da estação de Moveni á fronteira do Transwaal. Em breve terminar-se-ha a construcção de uns 4 kilometros que faltam para a linha chegar ao rio Komatie.

A construcção do caminho de ferro de Barberton, executar se ha no espaço d'um anno, para o que se tem já concluido diversos contractos.

Mais tarde a linha alcançará Pretoria, onde os engenheiros se estão occupando do traçado da via.

N'esta ultima localidade vão começar com todo o incremento as obras para a construcção da grande gare.

A gare de Pretoria, situada na parte alta da cidade, servirá as linhas de Delagôa-Bey e Johannesburg.

LINHAS HESPAÑOLAS

Caminho de ferro industrial. Vae construir-se em Hespanha, um caminho de ferro de via reduzida, entre La Robla e Balmaseda, o qual se tornará de grande importancia para as interesses industriaes das duas provincias.

Esta nova e importantissima via ferrea terá uma extensão total de 220 kilometros, e o seu trafico será o transporte de hulha, das Asturias para o porto de Balmaseda.

Calcula-se que se transportarão d'esta 200:000 toneladas por anno, á parte outras mercadorias e passageiros que darão grande movimento á nova linha.

As despesas de construção orçam por 14.960:000 pesetas, quantia que, adicionada ao custo do material circulante, que é de 1.039:000 pesetas, prefaz um total de 16 milhões de pesetas approximadamente.

Nova estação.—Segundo dizem da Galliza, inaugurou-se há pouco em Tuy a nova estação de caminho de ferro, que na opinião de entendidos, é a mais solida e espaçosa de todas as estações das vias ferreas da Península.

De Aguilas a Pulpi.—Diz o nosso collega, *Boletim d' Obras Públicas* que o ramal de Aguilas a Pulpi já foi aberto à exploração.

Este ramal, que como se sabe, faz parte da linha de Murcia a Granada, ligará em breve esta linha com Velez Rubio, o que certamente muito favorecerá a indústria d'aquela povoação, e em especial a das farinhas.

Zaragoza ao Mediterrâneo.—O Tribunal do Comércio de Paris, decidiu mandar fazer inquerito à situação financeira d'esta Companhia, ordenando outrossim que a respectiva comissão encarregada d'este processo apresente o seu relatório no prazo d'um mês.

Vem a propósito relatar as causas que determinaram este rompimento.

O Banco d'Escompte de Paris, encarregou-se da emissão de 74:850 obrigações da Companhia de Zaragoza ao Mediterrâneo.

Com o fim de proceder à colocaçāo dos títulos formou três syndicatos distintos, um em França outro em Inglaterra, e outro em Hespanha.

A repartição fez-se da seguinte maneira: 32:000 títulos para o grupo francez; 22:850 para o grupo inglez; e 200:000 para o grupo hespanhol.

Tendo-se suscitado umas questões técnicas, o Banco d'Escompte, não quiz entregar, os fundos que lhe haviam sido confiados pelos capitalistas franceses, e foi por este motivo que o Tribunal do Comércio se determinou tomar aquella decisão.

Agora o Banco d'Escompte, resolveu reembolsar o dinheiro a todos os subscriptores franceses enquanto não possam ser dadas as garantias prometidas pela Companhia de Zaragoza ao Mediterrâneo, exigindo ainda d'esta o pagamento das despesas que elle fez com a emissão, o que é caso perfeitamente novo no mundo financeiro.

A prosperidade d'uma companhia.—O facto de ter a companhia dos caminhos de ferro de Bilbao a Durango, distribuído pelos seus accionistas em 1889, um dividendo de 70 pesetas, ou seja um ganho líquido de 14% sobre o capital, o que denota a prosperidade financeira que gosa aquella linha, tem feito com que muitos nossos collegas hespanhóis atribuam isto a influencia unica do elemento hespanhol na administração da companhia.

É caso unico na nação nossa vizinha o poder uma empresa ferro-viaria demonstrar assim o desafogo da sua situação monetaria, e seja aquelle ou outro o motivo, é digna de elogios uma direcção que tão bem administra a empresa que lhe foi confiada.

Fusão de companhias.—Os accionistas da companhia do caminho de ferro de S. João das Abadesas, reunidos em assembléa geral, decidiram ceder a sua linha à companhia do Norte.

Esta fusão das duas empresas, deverá em breve ser aprovada pelo governo hespanhol.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Fraude no estabelecimento das tarifas.—Os americanos possuem diversos meios de reduzir as suas

tarifas de caminhos de ferro, quando a isso os obriga a concorrência, tanto para o transporte de passageiros como para o de mercadorias.

A prova d'este facto encontra-se na edificante circular do presidente Blanchard da *Central Traffic Association*, à qual, encimada com a pomposa epígrafe de *Estratagemas para estudar as tarifas*, é do teor seguinte:

«Na ultima reunião da secção dos viajantes da nossa Associação, accordou-se em que a venda, a qualquer passageiro, de um bilhete para uma estação situada além d'aquella a que elle se destina, o que dá ensejo ao dito passageiro de vender a parte restante do trajecto, obtendo assim uma redução no preço estipulado para o destino real, é um facto que não devia ser tolerado por mais tempo, em presença das combinações de preços existentes. Peço-vos, portanto, vos digneis chamar a atenção dos empregados competentes para este assunto.»

Isto explica-se, porque na America, assim como em diversos países da Europa, o bilhete directo dá ao passageiro a faculdade de se deter em transito.

Entre a França e a Inglaterra.—Segundo uma estatística oficial, o tráfego de viajantes entre a França e a Inglaterra, durante o anno de 1889, foi o seguinte:

De Calais a Douvres, 346:934 passageiros; de Bolonha e Dieppe a Newhaven, 183:179 passageiros; de Bolonha a Folkestone, 110:023 passageiros.

Estas cifras representam sobre o anno de 1888, um aumento de 99:060 passageiros para Calais-Douvres, de 114:180 para Dieppe-Newhaven, e de 5:185 para Bolonha-Folkestone, ou um total de 218:425 passageiros.

Na Belgica.—Com o título de *Kempische Stoomtram Maatschappij*, constituiu-se em Heyst-op-den-Berg, (Belgica) uma sociedade anonyma, com o fim de explorar caminhos de ferro districtaes, tanto na Belgica como no estrangeiro.

O capital da companhia é de 110:000 francos dividido em acções de 1:000 francos.

Modificação de tarifas.—A companhia do caminho de ferro do Este, em Lyon, acaba de submeter á aprovação do governo francez, a aplicação da tarifa diferencial aos viajantes, proporcionalmente á distância percorrida.

A taxa para 72 quilometros, (que é por enquanto a extensão total da linha da modesta companhia) será unicamente de 66% da taxa normal.

Um tramway a vapor, na Italia.—O nosso estimável assignante o sr. Valerè Mabille, pediu ao comité superior dos caminhos de ferro de Italia, auctorização para estabelecer um tramway a vapor de Vercelli a Biella.

Esta nova linha ligar-se-ha na gare de Quinto com o actual tramway de Vercelli-Arauco.

NOTAS VARIAS

Velocidade nos comboios.—Pelo que refere o *Tagblatt* de Berlim, se vê que a questão da velocidade dos comboios, está sendo o assumpto de muitas discussões na imprensa germanica, sendo opinião geral que essa velocidade se torna hoje, uma necessidade indispensável.

O mencionado jornal alemão, publica a este respeito uns apontamentos officiaes sobre a velocidade dos comboios, nos diversos países da Europa. D'esses apontamentos extractamos o seguinte:

Em Inglaterra ha muitas linhas, que possuem os mais

rápidos comboios. A França pôde orgulhar-se de possuir o comboio mais veloz de todo o mundo, na linha de Paris a Orleans—Bordéus; este trem percorre 24 metros em cada segundo. A Alemanha ocupa o terceiro grau na ordem das nações, em que a velocidade dos comboios é mais acelerada, mas unicamente na pequena linha de Berlim a Hanover, porque nas outras linhas, em que aos expressos alemães se dá mais ou menos o nome de rápidos, é ella vencida pelo Egypto, onde, na linha de Alexandria ao Cairo, o rápido gasta apenas 64 segundos a percorrer um quilometro, enquanto que o de Hamburgo a Francfort-sur-Mein, gasta 71 segundos na mesma distância, o de Stuttgart a Munich, chamado o Expresso-Oriente, gasta 74 segundos, e o de Colonia a Francfort sur-Mein gasta 77.

Logo abaixo da Alemanha, seguem-se respectivamente. A Belgica, a Dinamarca, a Hollanda, a Austria-Hungria, a Italia, a Russia, a Suecia e a Hespanha. A topographia especial da Suissa, paiz essencialmente montanhoso, não lhe permite dar grandes velocidades aos comboios.

De Portugal não se falla, como é costume, e não obstante a nossa fama de ronzeiros, temos um comboio (rápido do Porto) que alcança em alguns percursos a velocidade de 64, o que não consegue a vizinha Hespanha e em raros pontos a Italia, a não ser no expresso da India.

AVIZOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL

DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com as Companhias de Caminhos de ferro de Madrid-Zaragoza-Alicante e de Zafra a Huelva

BILHETES DIRECTOS PARA HUELVA

Desde 1 de fevereiro de 1890, nas estações de Lisboa, Santarem, Entrancamento, Elvas, Coimbra, Porto, Torre das Vargens, Marvão, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Alfarellos e Figueira da Foz, vender-se-hão bilhetes e despachar-se-hão bagagens para as estações de Frenegal, Jabugo, Almonaster, Valdelamusa, Calañas, Gibraleon e Huelva, ou vice-versa, pelos preços das Tarifas Geraes em vigor em cada uma das linhas.

Desde a mesma data fica annullado o serviço combinado para passageiros e bagagens para Huelva (via de Sevilha) ou vice-versa, o qual foi anunciado por aviso ao publico de 1 de Agosto de 1886.

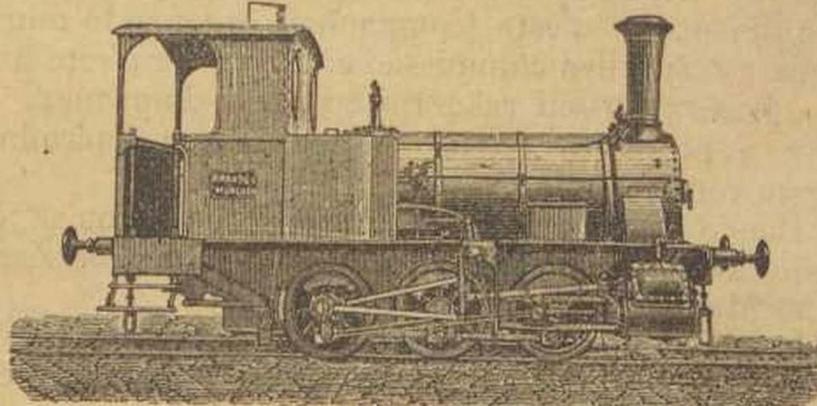
Lisboa, 20 de Janeiro de 1890.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes.

Fábrica de Locomotivas KRAUSS & C.^a

MUNICH E LINZ S. D.



Locomotivas de adhesão e cremalheira

PARA

Via larga ou reduzida

Systema, o mais util de locomotivas com tender para vias principaes e secundarias, tramwais, construções de edificios, exploração de minas.

Outras construções

Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, apparelhos de vacuo e de vapor para a extração de materias feacas etc, cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

Agente Geral em Hespanha

JULES LHOUSE — Barcelona

COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção Geral:—32, Queen Victoria Street—Londres

MEDALHAS DE OURO

Exposição Universal de Paris, 1878—Exposição Internacional de Londres, 1885

Freios de vacuo continuos, automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e trens americanos a vapor

Construccion simples — Ação energica — Conservação facil

105:000 applicações até fim de 1887 em Inglaterra, no continente, Indias, América do sul, colonias, etc.

AGENCIA GERAL PARA HESPAÑA E PORTUGAL—156 Boulevard Magenta—PARIS

Agencias

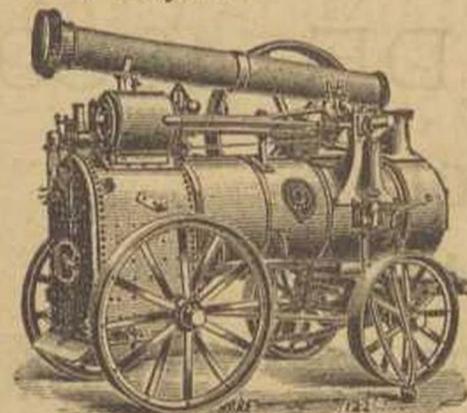
Vienna I. Lothringerstrasse.
St.-Petersbourgo, 21, Gd Italiankaja.
Berlin, Alt Moabit,
Forença, 21, Via Cavour.

Buenos-Ayres, Corredor de Bolae.
Buckarest, 78, Strada Polona.
Melbourne, 14, Macket Buildings
Sydney, 15, Bond Street.

RUSTON, PROCTOR & C. A.

RESPONSABILIDADE LIMITADA

LINCOLN, INGLATERRA

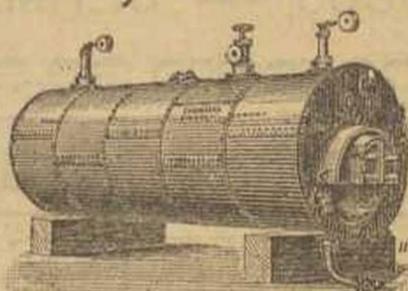
20:500
LOCOMOVEIS E TRILHADORAS
VENDIDASMachinas de vapor
De alta pressão
e Compound

Locomoveis de alta pressão e compound

LOCOMOTORAS

ESCAVADORAS

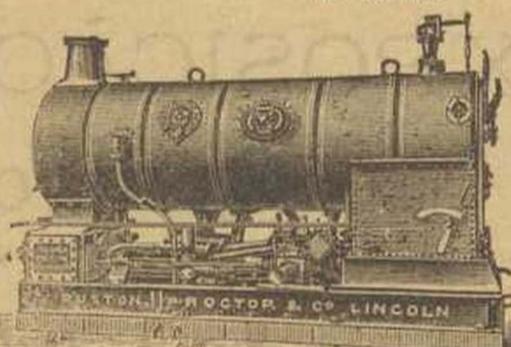
Machinas para minas

Enviam-se
catalogos

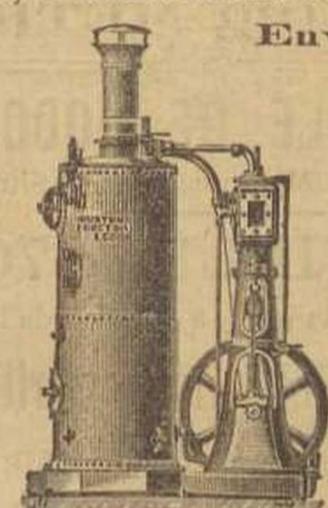
CALDEIRAS

BOMBAS CENTRIFUGAS

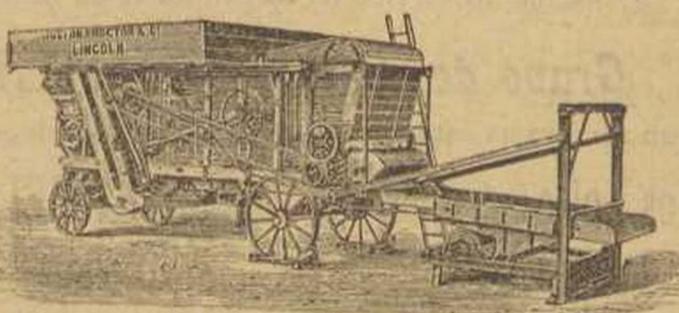
Serras circulares

242
PRIMEIROS
PREMIOSTrilhadoras
Moinhos para canas
de assucar

Motores para luz electrica



Machinas verticaes

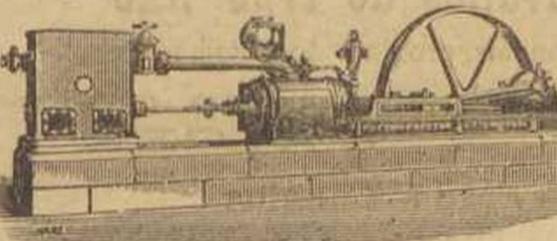
Trilhadora de vapor com triturador e compressoras
de palha

COMPANHIA CENTRO AGRICOLA INDUSTRIAL

21, 23, 25, R. do Arco Bandeira, 27, 29, 31

Enviam-se
CATALOGOS

Agente em Portugal

Machinas com condensação, alta pressão
e Compound

Exposição Universal, Barcelona, 1888. Dois primeiros premios. Medalhas de ouro.

Exposição Universal, Bruxellas, 1888. Dois primeiros premios. Medalhas de ouro.

Exposição de Agricultura, Aquila (Italia), 1888. Primeiro premio. Medalha de ouro.

AUGUSTO BLUMENHAL-HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Sevilla, Malaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona

Expedições para Gibraltar

Por via de LONDRES

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Espanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA-SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 11, 18 e 25 de cada mês

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

E AS

ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO

EM

Coimbra, Porto, Elvas, Badajoz, Valencia d'Alcantara, Caceres, Plasencia, Navalmoral, Talavera de la Reina e Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. de Ferreigal de Cima, 2

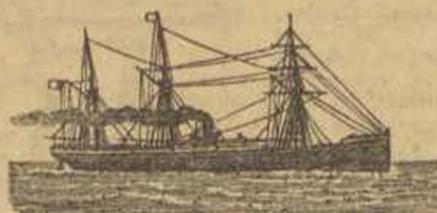
Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal-HAMBURGO

EM MADRID

Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY
(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 3 de fevereiro o paquete «Don»

Para S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos Montevideu e Buenos-Ayres

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados portuguezes.

AGENTES

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

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

GERADORES BELEVILLE, Saint-Dénis (Seine)

GRAND PRIX—EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE 1889

1849 PRIMEIROS ESTUDOS — ULTIMOS MODELOS 1889

Grandes Recompensas industriaes

DUAS CRUZES d'official da Legião d'honra

EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE 1889

Quatro Exposições Distinctas

SUPERFICIE TOTAL 420 METROS QUADRADOS

GRUPO DE GERADORES BELLEVILLE DE 1.000 CAVALLOS, DO TYPO FIXO

Aplicado ao serviço da força motriz da Classe 52 (Mechanica geral). Situada por detraz da Galeria das Machinas

Grupo de Geradores BELEVILLE de 700 cavallos do tipo fixo

Em serviço na estação central de electricidade, situada junto á Avenida de la Bourdonnais, proximo do Pavilhão Postal

Um dos oito grupos de Geradores BELLEVILLE, tipo maritimo do cruzador de 8.000 Cavallos L'ALGER

Geradores para embarcações e serviços auxiliares dos grandes navios

Classe 65 (Navegação) na margem do Sena (proximo da ponte d'Iéna)

GERADORES BELLEVILLE DO TYPO FIXO, TRANSPORTAVEL E LOCOMOVEL

Cavallos alimentares e reguladores detensores Belleville, etc. Na galeria, das machinas, classe 52 (Mechanica geral)

A nova HARRISON **KNITTER**

MACHINA PARA FAZER MEIAS

Faz meias de algodão de qualquer estylo e tamanho, lisas e com ribetes. Faz toda classe de vestidos, seja de lila, de seda ou de algodão, em mais de 100 diferentes desenhos artisticos, tudo sem outros aparatoss. Estes artigos se usão em todas as partes, por todo o mundo tanto no inverno como no verão.

Se precisa Agentes compradores.

Para Catalogos illustrados e todos outros pormenores dirigir a WILLIAM HARRISON, Privilegiado, 183, Portland St., Manchester, England.

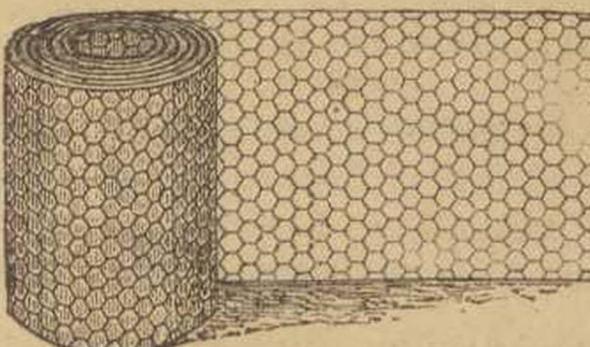


Tem obtido os mais altos premios, sempre triunphante.

Com Sello de garantia.

FRANCISCO RIVIERE

BARCELONA E MADRID



Officinas em San Martin de Provensals (Barcelona)

Manufactura de Tecidos Metalicos

Chapas perfuradas eseda para peneiros

ESPECIALIDADES: Tecidos extra-fortes para minas — Rêdes sem fim para fabricas de papel continuo — Rêde galvanisada para jardins, capoeiras, etc.

Colchões metalicos, aperfeiçoados — Rêde com espinhos para cercados economicos — Artigos de peneireiro, por grosso.

Pedir catalogos e preços correntes aos escriptorios

BARCELONA, Ronda de San Pedro, n.º 60

Calle del Prado, 2, MADRID

SOCIEDADE ANONYMA

DAS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

DE

MALINES

DIRETOR GERENTE — DENOIRE

Material para Caminhos de ferro e linhas americanas

Rodas para locomotivas, tenders, wagons e tramwais.

FUNDIÇÃO E CALDEIRERIA

MALINES — BELGICA