

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

PROPRIETARIO DIRECTOR — L. de Mendonça e Costa

ENGENHEIRO CONSULTOR — C. Xavier Cordeiro

REDACÇÃO — Conde Barão, 18 — Lisboa

## SUBSCRIÇÃO NACIONAL

PARA A DEFEZA DO PAIZ

Redacção da Gazeta dos Caminhos de Ferro. 57000

C. Domingues, Paris. 27250

## SUMMARIO

Caminhos de ferro de interesse geral no continente de Portugal, por F. Perfeito de Magalhães—O insulto inglez—O commercio britannico, Estatística commercial, Manifestações estrangeiras, Mais ameaças, Diversas noticias—Parte official 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 Genève—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 Luziadas de Luiz de Camões, Tim tim por tim tim—A rede de toda a França—Linhas portuguezas—O cumulo do exagero, Foz-Tua a Mirandella, Lourenço Marques ao Transvaal—Linhas hespanholas Caminho de ferro industrial, Nova estação, De Aguilas a Pulpi, 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 redes com administrações distinctas; 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: a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, que reúne duas redes; 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 Cáceres, Coimbra, Bemfica e Cascaes, parte d'este com via dup-

la; 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 a 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 Pova 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 contractos 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 n'esse 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<sup>m</sup> sómente de caminhos de ferro, d'interesse geral por kilometro quadrado de superficie do continente do reino, e 593<sup>m</sup> por mil habitantes; porém representa 62 % ou cerca de  $\frac{2}{3}$  a mais da rede em exploração em 1885.

Estas médias collocam Portugal em 10.<sup>o</sup> lugar em relação a 19 nações europeas, quanto ás redes 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 Finlândia 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 Finlândia 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 benéfica 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 acceledada, 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 Mercena já approvados 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 exequível, attendendo ao preço d'execução d'alguns e aos recursos financeiros da nação, teria o continente do reino em curto praso 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.<sup>a</sup> ordem como a Austria Hungria e Italia; ficariamos porém ainda distantes, da Belgica, da França, da Suissa, da Allemanha, 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 commum 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 necessario que na região do norte se construísse 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 acceledada necessita continuar sem interrupção a construcção de caminhos de ferro, que de preferéncia 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 alliada.

Ha vinte dias que o governo inglez, incommodado no seu egoismo, cioso de que um paiz pequeno como o nosso, tenha a gloria de possuir os mais vastos territorios 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 havíamos 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 provincia, 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 sahida 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 a 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 seguimento d'este fim humanitario; só finalmente, a sede 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 preparemos pela diplomacia, as nossas alianças, como, pelo concurso de todo o paiz as nossas forças, para que a um novo ataque responda a nova firmeza 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 COMMERCIO BRITANNICO

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

A resolução não podia ser mais acertada, mas é mister que todos nos sacrificuemos a soffrer-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 enthusiasmos 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.

Emquanto 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 exportar-los, 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 patriotico que terá conseguido a nossa completa transformação economica.

#### 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 nacionalisada, entre o nosso e aquelle paiz no anno de 1888:

Estes valores são expressos em contos de réis:

Classes	Importação	Exportação
1. <sup>a</sup> Animaes e seus productos .....	102	206
2. <sup>a</sup> Lãs e pellos .....	558	197
3. <sup>a</sup> Seda .....	170	1
4. <sup>a</sup> Algodão .....	2.800	12
5. <sup>a</sup> Linho e seus congenes .....	335	1
6. <sup>a</sup> Madeiras .....	88	3
7. <sup>a</sup> Substancias mineraes, vidro, crystal e productos chimicos .....	1.933	76
8. <sup>a</sup> Metaes .....	1.215	11
9. <sup>a</sup> Substancias alimenticias .....	2.874	4.769
10. <sup>a</sup> Instrumentos, machinas, apparelhos e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura .....	837	24
11. <sup>a</sup> Diversas substancias e productos .....	297	462
12. <sup>a</sup> Manufaturas diversas .....	303	21
B. Mercadorias livres de direitos mas sujeitas ao imposto adicional 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 estimaveis correspondentes que se teem dirigido a esta redacção nos ultimos 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 inglezes 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 cruamente os offendeu.»

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 inglezes.

«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 territorio, desejosos de cavar a ruina d'esse nobre paiz».

Agradecendo a todos a maneira sympathica 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 Interêts 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 fôrma alguma, acceitar, *constando que lord Salisbury 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 NOTICIAS

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 commerciantes 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 chamaria *Viriato*.

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

abrimos, ficam satisfeitos os desejos dos sympathicos aspirantes.

O major de infantaria 23, sr. Miguel Vaz Guedes Baccellar, remetteu-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 costeiro; dez mil para armamento do exercito e dos portos; e vinte mil para a exploração colonial pelo systema hollandez, e transportes.»

justificando esta proposta em que:

«Se tivéssemos quarenta a cincoenta couraçados (da grandeza média do Vasco da Gama), de grande velocidade, armados com a mais poderosa artilheria, 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, estaríamos em circumstancias de ser respeitados, seríamos um alliado 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 inglezes, 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'aquelles dois paizes, por meio de ponte ou tunnel, vemos agora indifferentes estes manejos, porque do isolamento d'aquella ilha só resultará vantagem para o continente europeu.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECCÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.<sup>a</sup> repartição

## CAMINHOS DE FERRO

Sua Magestade El-Rei ha por bem encarregar o engenheiro de 1.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> classe, effectivo, 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.<sup>a</sup> classe, effectivo, 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 1880. — *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 FISCALISAÇÃO  
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 .....	6\$000 (c)	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 instrucções approvadas 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 comissão composta do engenheiro de 1.ª classe, João Pedro Tavares Triqueiros, 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 fórma 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 Corrêa 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 approvar 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 caminho 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 Corrêa 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 approvar 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 typo de viga metallica já approvado para o vão de igual abertura e em idênticas condições.

Paço, em 28 de janeiro de 1890. = *Frederico de Gusmão Corrêa 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 approvar o projecto datado de 2 de outubro proximo passado, do taboleiro metallico para substituir o da ponte de 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 Corrêa 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 comissão nomeada por portaria de 10 de setembro do passado anno, para estudar as questões sobre as tarifas dos caminhos de ferro, seja aggregado 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 Corrêa Arouca*.

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

Paço, em 28 de janeiro de 1890. = *Frederico de Gusmão Corrêa 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 principais 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 Portuguesa 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-hiamos muito bem, porque d'esta discussão de luva calçada, como é sempre grato tel-as na imprensa, resultou chegarmos 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 differentes veredas, ambos dizendo que escolhemos a melhor, a que tem mais vastos horisontes... e menos lama que, infelizmente, graças ao imperdoavel 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 considear o superior ao dos outros carros e accrescentamos: 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 necessario repetil-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 teem 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 divergencia 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 vehiculos.

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 emquanto poudes, 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 improprios de uma capital, mas tambem queremos que todos vivam, porque para todos ha lugar. A' camara compete regular esse assumpto, harmonisando-o de fôrma que se não tire o pão a quem o tem, e que, ao mesmo tempo, se acabe com muitos abusos.

N'este 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 horarios, se a falta de uma postura que regularise de vez o transito de carros nas nossas estreitas 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 empresa, mas... etc.

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

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

Como ennuuciado 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 duplas em ruas que não as permitem, a largura demasiada dos vehiculos para muitas



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

Tão inhabil, 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 Lavalle, reúne 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.

Á 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 rêde do P. L. M., centralizando o movimento de transbordo de todos os passageiros permutados entre a França e a Suíça, 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 vae directamente por Nantua; a outra desce de norte a sul até Amberieu, estação de junção 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 horisontes é completa, surpreendente — 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 fôrma de *chalets*, modestas, poeticamente cobertas por uma vejetação 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 característica, completamente nova para nós.

Casas irregulares, de original construcção, em que apparecem a vista, nas frontarias, os madeiramentos; estabelecimentos em miniatura, ruas estreitas, uma apparencia 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 augmento 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 melopea campeзина, que os eccos das montanhas repetem.

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

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

Este buffete 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 differente 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 fôrma 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 Suíça, 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 Suíça, não porque elles sejam maus, que o não são em geral, mas justamente porque são tantos que o *embarras du choix* se torna uma difficuldade 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 empreehnda essa digressão saiba, ao menos, um ou outro, o que é.

Em Génève fomos para o hotel de Génève, 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, economica, bem localisada, 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 Genève de manhã.

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

Como o comboio do P. L. M., graças ao seu excellente 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 agradável, á beira do delicioso lago onde se reflectia a iluminação 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 repertorio allemão.

Feito este pequeno reconhecimento da cidade, o viajante acha-se ali respirando um ar finissimo, n'um clima temperado, agradável, gosando das commodidades das grandes capitães, 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, recolhemos 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 economicas 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—succedeu o que fatalmente devia succeder: isto é, que os preços do contado excederam os das vendas a praso. 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 affrouxado.

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 annunciada a conversão dos emprestimos 1864 e 1866, mais conhecidos sob a designação d'emprestimo anglo hollandez. Esta operação, patrocinada por grandes estabelecimentos francezes, deve dar resultados excellentes.

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

O Banco de França subiu a 4,290 frs. e fecha a 4,260. São os boatos de proxima renovação do monopolio 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 accções *Décauville* já se cótam na bolsa. Valem a praso, frs. 506. O *Comptoir National d'Escompte* oscillou entre 630 e 610 frs. O *Banco Ottomano* vende-se a 535 frs.

As accções 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 oscillações: o *Norte d'Hespanha* 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 offereceu nada de notavel no nosso mercado de disponibilidades.

O juro mantem-se de 6 a 7 %, sem grande difficuldade na concessão de creditos, havendo procura de letras de primeira ordem a taxa inferior á affixada pelo banco de Portugal, como *maximum* por conta de casas francezas. A situação tende pois a melhorar.

Com a alta do cambio do Rio e de receios de grave crise economica no Brazil, com a creação irreflectida de empresas bancarias de grande capital, simultaneamente com o augmento do fundo social dos que já existiam tem affluido mais cambiaes ao nosso mercado, procurando assim os capitalistas nacionaes pôr a salvo de contingencias desagradaveis os seus capitães.

Realisa-se, pois, o que previramos; isto é, que a mudança d'instituições no Brazil daria lugar a uma corrente inversa da que se estava accentuando com energia. Em lugar 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 inscripções tem affrouxado a ponto de se venderem a 60 %, não obstante as cotações dos externos em Londres se terem firmado novamente 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 divida portugueza.

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

Mais notavel portanto, é o contraste dos mercados externos com o nacional em que as inscripções 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 divida 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 accções de bancos e companhias.

Conhecidos são no entanto já alguns que demonstram que o anno findo não foi mau para a economia nacional. Assim o Banco Lisboa & Açores deu 7 % de dividendo em relação ao exercicio de 1889 e 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 prospera.

No estrangeiro a situação desenvolvia-se mais favoravel. Com a reconstituição do stock metallico do banco de Inglaterra, a ponto da reserva orçar por 450 do passivo exigivel 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 Santos.



## 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	31
Lisboa . .	Acções C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100.000	—	—	100.000
	» Nacional . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81.000	—	—
	» Ascensores . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73.000	—
	Obrig. C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris . . .	» C. de F. Atravez d'Africa . . . . .	—	83.500	—	83.300	83.000	—	—	—	83.000	—	83.000	83.000	83.000	83.000
	Acções C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes . . . . .	—	—	588,75	585,00	—	580,00	575,00	578,75	565,00	565,00	575,00	560,00	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	243,50	242,50	242,50	—	—	243,75	242,00	242,50	—	—	240,00	—	211,25	—
	» Norte de Hespanha . . . . .	370,00	372,00	370,00	373,75	370,00	375,00	372,50	372,50	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	344,00	340,00	342,50	310,00	342,50	340,00	340,00	340,00	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes . . . . .	—	—	393,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	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	361,50	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	343,00	340,50	340,50	344,00	—	344,75	339,50	342,00	341,50	342,00	340	—	340	—
	» Norte Hespanha, 1. <sup>a</sup> 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	485,00	—
	» C. <sup>a</sup> da Beira Alta . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	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	95,75	—
Bruxellas.	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	95	—

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX-PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1890 ou 1889			1889 ou 1888			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE	
		KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	1890 ou 1889	1889 ou 1888	1890 ou 1889	1889 ou 1888
Companhia Real	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	1 7 Janeiro	580	38.960:000	67:472	580	43.850:000	75:603	38.960:000	43.850:000	—	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 »	»	48.185:000	83:077	»	52.740:000	90:934	137.065:000	146.480:000	—	8.815:000
	1 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	31:954	»	4.012:000	48:926	5.518:000	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
	1 7 Janeiro	468	2.229:000	43:267	452	2.409:000	45:848	2.229:000	2.409:000	—	180:000
	8 14 »	»	2.358:000	44:035	»	2.398:000	45:776	4.587:000	4.807:000	—	220:000
	15 21 »	»	2.840:000	46:726	»	2.834:000	48:644	7.397:000	—	—	244:000
	1 7 Janeiro	49	510:570	26:872	»	—	—	510:570	—	—	—
	8 14 »	»	442:640	23:296	»	—	—	953:240	—	—	—
Sul e Suesio	15 21 »	»	401:390	24:425	»	—	—	4.354:600	—	—	—
	10 16 Dezemb.	475	44.265:070	30:034	364	9.286:890	25:725	627.0886295	524.990:585	402.097:740	—
	17 23 »	»	44.729:800	34:040	»	9.439:040	26:202	644.848:095	534.449:395	407.368:500	—
	3 9 Dezemb.	340	49.743:673	58:069	332	47.847:346	53:756	884.580:587	789.282:384	95.298:206	—
	24 31 Dezemb.	253	40.629:878	42:045	253	8.326:546	32:944	392.852:999	335.048:479	57.834:820	—
	17 23 Dezemb.	34	980:823	28:847	34	926:263	27:243	55.656:594	55.069:445	587:449	—
	1 7 Janeiro	2803 Ps.	4.076:548	Ps. 384	2803 Ps.	4.064:640	Ps. 379	Ps. 4.076:548	Ps. 4.064:640	Ps. 44:908	—
	8 14 »	»	4.178:320	420	»	4.169:504	447	2.254:838	2.234:444	20:727	—
	15 21 »	»	4.185:364	422	»	4.185:248	424	3.410:202	3.449:359	20:943	—
	1 7 Janeiro	2672	807:207	302	2672	788:565	295	807:207	788:565	48:642	—
	8 14 »	»	928:583	347	»	886:478	334	4.735:790	4.675:043	60:747	—
Guimarães	24 31 Dezemb.	894	348:554	356	894	290:369	324	43.444:046	44.767:294	4.377:322	—
	1 7 Janeiro	429	48:340	442	429	46:743	408	48:340	46:743	4:597	—
	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
	1 7 Janeiro	429	48:340	442	429	46:743	408	48:340	46:743	4:597	—
	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
	1 7 Janeiro	429	48:340	442	429	46:743	408	48:340	46:743	4:597	—
	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
	1 7 Janeiro	429	48:340	442	429	46:743	408	48:340	46:743	4:597	—
	8 14 »	»	54:298	426	»	54:728	420	402:638	98:474	4:467	—

(1) Compreende as linhas de Leste e Norte e ramaes de Cáceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Cintra e Torres e ramal de Cintura — (3) Idem idem de Torres á Figueira e Alfaiellos.



## A REDE DOS ESTADOS-UNIDOS

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

«Tratando da rede dos caminhos de ferro dos Estados Unidos, acaba de publicar mr. Stoddart, uma obra notabilissima, apesar das exiguas dimensões do seu volume, pelo grande numero de interessantes esclarecimentos que encerra. Por muito pouco espaço que occupasse 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 rede ferroviaria, do mundo.

Como se sabe, a grande republica americana, foi, depois da Inglaterra, a primeira nação que adoptou a locomotiva, e que inaugurou a grande revolução economica 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 republica elevava-se a 160:000 milhas, isto é, approximadamente a metade de todos os caminhos de ferro do globo. De 1830 para cá a média annual da extensão aberta á exploração é de cerca de 2:650 kilometros.

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	1,098	465	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	4,615
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	2,792
1847	5,398	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	9,921	1,656	1880	93,296	6,712
1851	10,982	1,061	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	125,379	3,294
1855	18,374	1,652	1885	128,306	2,930
1856	22,016	3,642	1886	136,409	8,000
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

republica 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'aquelles annos nefastos a rede americana se augmentasse para mais de 800 milhas.

Nos fins de 1865 esta rede 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 praso de tempo uma marcha regular, porquanto se notam tres periodos assignalados 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, previamente determinadas.

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

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 accções e 1.836.904.450 em obrigações. O custo médio da milha, comquanto variasse para as diferentes regiões, era n'essa epoca de 60.057 dollars. N'esta escala, a mais inferior das diversas regiões da republica, 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 recommçaram 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 construíram-se tres linhas trans-



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

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 poderia 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 possível em territorios ainda não explorados, e mais ou menos proximos das suas redes.

Em não poucos casos esta ambição sahiu-lhes cara.

Durante os annos de 1886 e 1887 estabelecem-se as linhas do Norte e Nord-Oueste 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, annunciando-se comtudo para 1890 a realisação 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 communicacão, 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 concorrência estimulada pelos beneficios 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 concorrência tornou-se tão encarniçada que em breve se viu um grande numero de linhas correndo parallelamente umas ás outras, tendo entre si um espaço relativamente estreito e procurando cada uma por meio da reduccão de tarifas monopolisar o trafego em prejuizo da sua rival. Taes são mais notavelmente a linha West-Shore, que em toda a sua extensão de New York a Buffalo, é parallelá 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 attrahir ou conservar algum trafego, abaixar successivamente as tarifas até certas cifras, com as quaes não é possível poderem cobrir-se as despesas de exploração.»

(Continua).

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Ao publico.**— Por Carlos Maria Eugenio d'Almeida. —Fomos brindados com uma nitida edição do folheto que este distincto par do reino publicou, sobre os assumptos da Casa Pia de Lisboa, no qual contesta com argumentos vibrantes o relatorio da commissão de inquerito áquelle estabelecimento, um tempo inserto no *Diario 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 duplicam 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 Lusíadas de Luiz de Camões.**—Temos sobre a mesa um specimen da nova e elegante edição que a casa Guillard Aillaud & C.<sup>a</sup>, editora em Paris, vae publicar, illustrada com vinte heileographias 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, também numerados, a 36.000 réis; e os restantes 500 em papel velino, a 18.000 réis.

Depois de completo o volume, os preços são augmentados. O representante dos editores em Lisboa, é o sr. Figueiredo, rua Ivens, 28 1.<sup>o</sup>

**Tim tim por tim tim.**—Recebemos este periodico theatral, 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 francezes, 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 francezes, era no fim d'esse anno de 42.543 kilometos, 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.

Oueste—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 acções, 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 amortisação que representa para as acções, 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, possui 9:501 locomotivas, 9:897 carruagens, e 235:941 wagons.

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

As locomotivas 254:559.975 kilometros; as carruagens 905:613.654 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 differença que haja, por meio de adeantamentos.

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

Esta cathegoria de linhas tem 119:337 acções, 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 acções, e 2:233.220 francos nas obrigações. Em 1887, receberam estes titulos, 1:964.893 francos, dos quaes 731,073 correspondem ás acções.

As receitas do movimento foram de 10:991.875 francos, dos ques 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 construcção, 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 lugar do sinistro quando já ali não havia «senão madeiras quebradas, cinzas, e terra mechida, onde consta que estão sepultadas 4 victimas, que appareceram 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 ninguém 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 terminarse-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 HESPAÑHOLAS

**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 ha 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 Publicas* que o ramal de Aguilas a Pulpi já foi aberto á 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 industria d'aquella povoação, e em especial a das farinhas.

**Zaragoza ao Mediterraneo.**—O Tribunal do Commercio de Paris, decidiu mandar fazer inquerito á situação financeira d'esta Companhia, ordenando outrossim que a respectiva commissão encarregada d'este processo apresente o seu relatório no praso d'um mez.

Vem a proposito 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 Mediterraneo.

Com o fim de proceder á collocação dos titulos formou tres syndicatos distinctos, um em França outro em Inglaterra, e outro em Hespanha.

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

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

Agora o Banco d'Escompte, resolveu reembolsar o dinheiro a todos os subscriptores francezes emquanto não possam ser dadas as garantias promettidas pela Companhia de Zaragoza ao Mediterraneo, 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, distribuido pelos seus accionistas em 1889, um dividendo de 70 pesetas, ou seja um ganho liquido de 14% sobre o capital, o que denota a prosperidade financeira que goza aquella linha, tem feito com que muitos nossos collegas hespanhoes attribuam isto a influencia unica do elemento hespanhol na administração da companhia.

É caso unico na nação nossa visinha o poder uma empreza 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 empreza que lhe foi confiada.

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

Esta fusão das duas companhias, deverá em breve ser approvada 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*, a qual, encimada com a pomposa epigraphe de *Estratagemas para estudar as tarifas*, é do theor 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 attenção dos empregados competentes para este assumpto.»

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

**Entre a França e a Inglaterra.**—Segundo uma estatística official, o trafego 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 augmento 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 titulo 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 accções de 1:000 francos.

**Modificação de tarifas.**—A companhia do caminho de ferro do Este, em Lyon, acaba de submeter á approvação do governo francez, a applicação da tarifa differencial aos viajantes, proporcionalmente á distancia percorrida.

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

**Um tramway a vapor, na Italia.**—O nosso estimavel assignante o sr. Valerè Mabile, pediu ao comité superior dos caminhos de ferro de Italia, auctorisação 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 indispensavel.

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

Em Inglaterra ha muitas linhas, que possuem os mais



rapidos comboios. A França póde 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 Allemanha occupa o terceiro grau na ordem das nações, em que a velocidade dos comboios é mais accelerada, mas unicamente na pequena linha de Berlim a Hanover, porque nas outras linhas, em que aos expressos allemães se dá mais ou menos o nome de rapidos, é ella vencida pelo Egypto, onde, na linha de Alexandria ao Cairo, o rapido gasta apenas 64 segundos a percorrer um kilometro, emquanto que o de Hamburgo a Francfort-sur-Mein, gasta 71 segundos na mesma distancia, 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 Allemanha, 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 ronceiros, temos um comboio (rapido do Porto) que alcança em alguns pereursos 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, Entroncamento, 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.

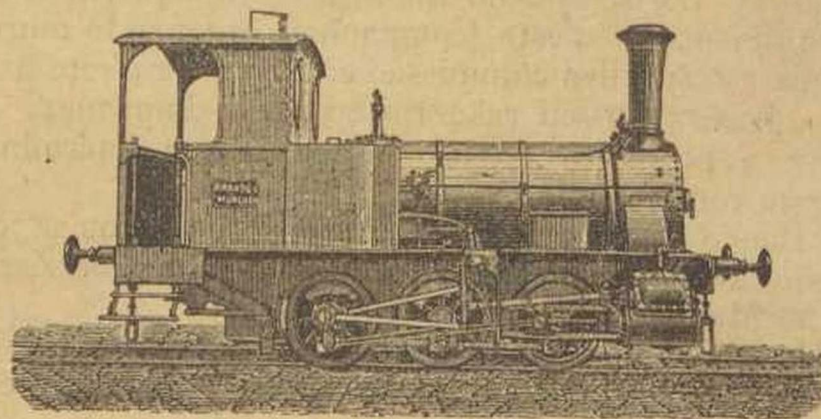
Desde a mesma data fica annullado o serviço combinado para passageiros e bagagens para Huelva (via de Sevilha) ou vice-versa, o qual foi annuciado por aviso ao publico de 1 de Agosto de 1886.

Lisboa, 20 de Janeiro de 1890.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

*Pedro Ignacio Lopes.*

## Fabrica de Locomotivas KRAUSS & C.<sup>a</sup> MUNICH E LINZ S. D.



Locomotivas de adesão e cremalheira

PARA

Via larga ou reduzida

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

#### Outras construcções

Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor,apparelhos de vacuo e de vapor para a extracção de materias feaes 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

Construcção simples — Acção energica — Conservação facil

105.000 applicações até fim de 1887 em Inglaterra, no continente, Indias, America do sul, colonias, etc.

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

#### Agencias

Vienna I. Lothringerstrasse.  
St.-Petersburgo, 21, Gd Italienskaja.  
Berlin, Alt Moabit,  
Forença, 21, Via Cavour.

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

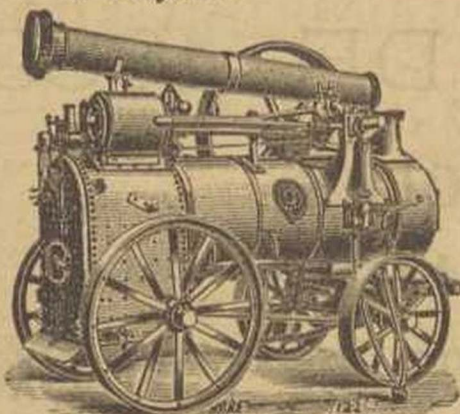


# RUSTON, PROCTOR & C.<sup>a</sup>

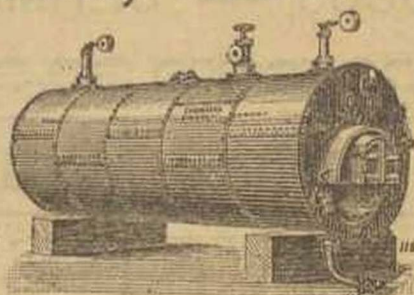
RESPONSABILIDADE LIMITADA

## 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 minasEnviam-se  
catalogos

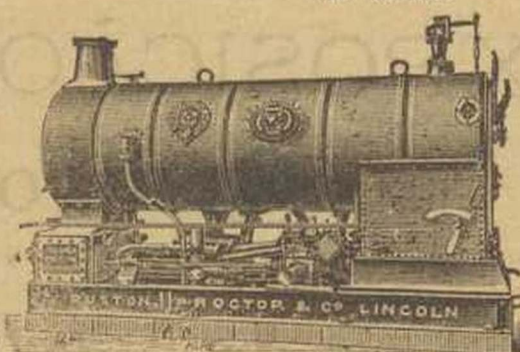
Agente em Portugal

COMPANHIA CENTRO AGRICOLA INDUSTRIAL

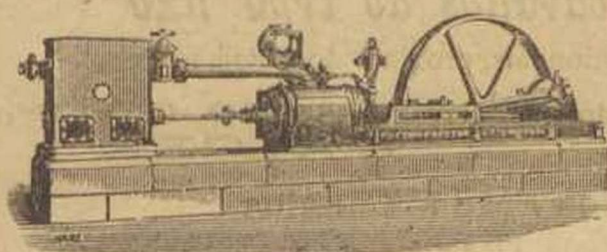
21, 23, 25, R. do Arco Bandeira, 27, 29, 31

Enviam-se

CATALOGOS

CALDEIRAS  
BOMBAS CENTRIFUGAS  
Serras circulares242  
PRIMEIROS  
PREMIOSTrilhadoras  
Moinhos para cannas  
de assucar

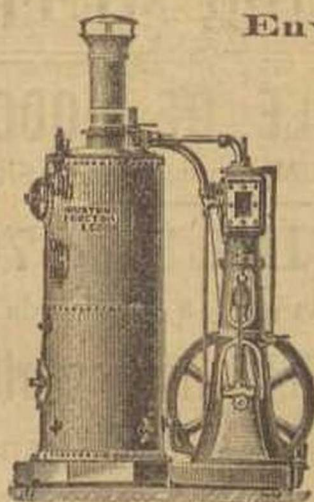
Motores para luz electrica

Machinas com condensação, alta pressão  
e Compound

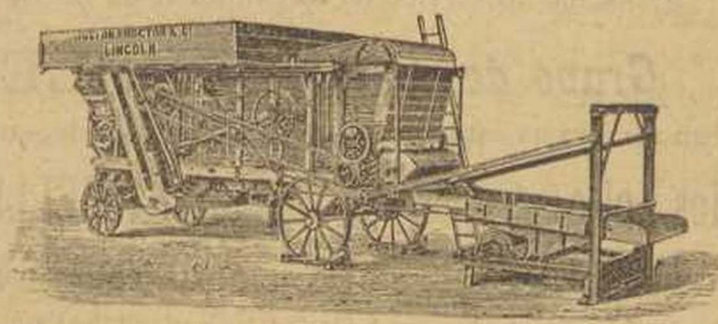
Exposição Universal, Barcelona, 1888. Dois primeiros premios. Medalhas de ouro.

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

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



Machinas verticaes

Trilhadora de vapor com triturador e compressoras  
de palha

## AUGUSTO BLUMENTHAL - 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 Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA--SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 11, 18 e 25 de cada mez

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. do Ferregial de Cima, 2

EM MADRID

Cezar Fereal

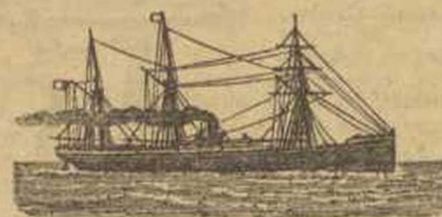
Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal-HAMBURGO

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

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

AGENTES

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

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



# GERADORES BELEVILLE, Saint-Denis (Seine)

GRAND PRIX—EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE 1889

1849 PRIMEIROS ESTUDOS — ÚLTIMOS MODELOS 1889

Grandes Recompensas industriais

DUAS CRUZES d'official da Legião d'honra

EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE 1889

Quatro Exposições Distinctas

SUPERFICIE TOTAL 420 METROS QUADRADOS

GRUPO DE GERADORES BELEVILLE DE 1.000 CAVALLOS, DO TYPO FIXO

Applicado 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 typo 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 BELEVILLE, typo marítimo 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 BELEVILLE 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 lã, de seda ou de algodão, e em mais de 100 differentes desenhos artisticos, tudo sem outros aparatos. 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,  
133, Portland St., Manchester, England.

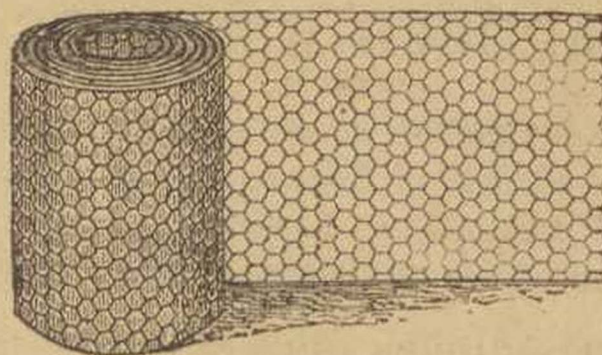


Tem obtido os mais altos premios, sempre triumphante.

Com Sello de garantia.

## FRANCISCO RIVIERE

BARCELONA E MADRID



Officinas em San Martin de Provensals (Barcelona)

*Manufactura de Tecidos Metallicos*

Chapas perfuradas eseda para peneiros

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

Colchões metallicos, 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**

DIRECTOR GERENTE — DIVOIRE

Material para Caminhos de ferro e linhas americanas

Rodas para locomotivas, tenders, wagons e tramwais.

FUNDIÇÃO E CALDEIRERIA

MALINES—BELGICA