

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHIA

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

Transporte do numero anterior.....	12\$000
D. João da Camara.....	1\$500
José de Vasconcellos e Sá.....	1\$000
Somma.....	14\$500
Continúa aberta n'esta redacção.	

A comissão executiva da grande subscrição nacional enviou-nos as suas circulares á imprensa, e a todas as associações, comissões, etc., sentindo nós que a extensão d'este documento não nos permitta publical-o, como tanto o desejavamos. Fizem-n'o já os collegas diários, o que torna menos sensível a nossa falta.

SUMMARIO

Os conselhos superiores e as tarifas.—A nova tarifa de operarios.—Parte official.—Ministerio das obras Publicas, Commercio e Industria, portarias de 19 de março.—Contractos de transporte.—Notas de viagem.—XVII Berne-Interlaken.—Société Cockeril.—Manifestação.—Publicações recebidas.—Les espagnoles au Maroc.—A questão do Gerez.—Companhia carris de Lisboa.—Santarem e os meredionaes.—Amabilidade do collega.—Fabrica de Sacavem.—Linha portuguezas.—Tunnel de S. Beito—Pessoal da Companhia Real.—Carteira dos accionistas.—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 e estrangeiro.—Patentes de invenção.—Empreitadas geraes.—Concursos.—Da cidade á estação de Guimarães, Ponte de S. João de Soure e suas avenidas.—Uma grade de ferro na Avenida.—Ponte na esteira das Lezírias.—Direcção das Obras Publicas do districto de Faro.—Construcção d'uma ponte no esteiro da Carrasqueira.—Avisos de serviço.—Annuncios.

OS CONSELHOS SUPERIORES E AS TARIFAS

Já dissemos bastante vidé o nosso n.º 5 d'este anno sobre o impraticavel systema de levar os projectos de tarifas de caminhos de ferro ao exame isolado de diferentes corpos consultivos.

Mas ha outras rasões ainda a adduzir, e este caso reputamol-o de tal importancia representando um tão forte entorpecimento para a exploração das nossas linhas que não julgamos de mais voltar á questão e insistir porque este estado de coisas tenha remedio, antes que o mal vá germinando os seus funestos resultados.

Os conselhos superiores do commercio e industria e de agricultura são corporações de exercicio gratuito e como taes não podem ser compellidas a um funcionamento activo, regular e diligente.

As suas reuniões não se realisam, por isso, com frequencia e alem d'isso, quando tal succede, grande é o numero de assumptos a tratar, sem que se possa escolher de entre elles o mais urgente.

D'isto resulta que qualquer modificação de tarifas das linhas ferreas sobre que tenha de impender o voto consultivo d'esses conselhos, ficará semanas e mezes esperando a approvação do ministerio, como já dissemos, em prejuizo do publico, do mesmo publico, commerciante, industrial ou agricultor, que aquelles conselhos representam, e cujos interesses são encarregados de defender.

Mas outros casos se podem dar, e para elles chamamos a attenção do sr. ministro das obras publicas.

Devemos attender a que não estamos isolados do resto da Europa, nas nossas combinações de preços de transporte em caminhos de ferro.

Por todas as nossas fronteiras, unicamente com excepção da de Valença, sahem e entram mercadorias em serviço combinado com linhas estrangeiras, e todos esses serviços têm que ser cumulativamente approvados por governos de um doise mais paizes, além do nosso.

Ora succede que as companhias ou administrações combinam entre si as bases de uma tarifa e depois, cada uma, por sua parte, a submete a homologação do seu governo.

Isto produz que a approvação coincide com pequena differença de dias, podendo assim pôr-se em vigor as novas condições de transporte nos dois sentidos e em todos os paizes que entram na combinação.

Mas se n'um d'elles o governo demorar consideravelmente a sua resolução, succederá que o projecto, já approvedo pelo do outro paiz, terá que ser convertido em execução lá, enquanto que da outra parte não succederá outro tanto.

E como se regulam as questões que um tão anormal estado de coisas póde produzir?

Tomemos um exemplo pratico para que não nos acoimem de theoricos pessimistas.

Uma companhia portugueza, a da Beira Alta, por exemplo, tem uma tarifa combinada com as linhas de Salamanca, Medina, Norte de Hespanha:

Mas esta ultima forçada pelas condições em que tem que estabelecer o seu systema tarifario vê-se na necessidade de remodelar aquella tarifa, que não lhe convem—ou que mesmo não póde—manter como está.

Accordada com a Companhia da Beira a modificação, cada companhia submete o projecto á approvação do seu governo, para vigorar desde uma certa data.

O de Madrid approva-o a tempo de ser publicado no praso prescripto.

Mas o de Lisboa mandou o projecto em peregrinação pelos diferentes conselhos consultivos, estes ainda não se reuniram ou não poderam resolver, e o dia desde o qual a modificação da tarifa está posta em vigor em Hespanha, passa sem que em Portugal o publico tenha conhecimento de tal modificação.

Entretanto os exportadores apresentam as suas expedições para serem taxadas e reguladas as condições dos seus transportes pela tarifa antiga, ao que a Companhia não poderá negar-se, mas para lá da fronteira

vigorar a moderna, cujas disposições o expedidor aqui não aceita.

No caso d'uma reclamação que muito vulgarmente poderá produzir-se, como se resolve?

Francamente os nossos conhecimentos sobre o assumpto não nos encaminham a um alvitre equitativo.

Confirmamos portanto o que dissémos.

Não somos contrários a que um assumpto que tanto interessa ás diversas classes seja pelos representantes d'estas examinado.

Se nem sempre o governo tem, pelos contractos que fez com as companhias, o direito de as impedir no estabelecimento de determinados preços e condições de transporte, uma vez que se não ultrapassem as tarifas máximas, muitas vezes o voto dos interessados poderá influir no animo das administrações para a modificação de qualquer detalhe que soe ser de grande importancia.

Mas faça-se essa consulta por uma forma pratica, regulamente-se o funcionamento d'essa corporação, forme-se um só conselho; tenha elle as reuniões precisas para resolver os assumptos; não se occupe d'outros n'essas reuniões; tenha um secretario que prepare rapidamente os estudos, e um relator que apresente parecer, e tudo correrá bem, sem difficuldades e sem prejuizo nem dos caminhos de ferro nem do publico.

A NOVA TARIFA DE OPERARIOS

Podíamos furtar-nos a notar que a Companhia Real vae elevar os preços da sua tarifa de comboios especiaes para operarios, mas não queremos deixar de o fazer, mesmo para ficarem aqui registrados certos factos curiosos para a questão de tarifas de linhas ferreas portuguezas, agora muito mais, que uma commissão de technicos e estranhos se occupa de refundir e unificar as das linhas do Estado.

Ver-se-ha, como uma vez mais se reproduz o facto de ser a administração d'uma linha ferrea que espontaneamente reduz os seus preços de transporte e a força das circumstancias a obriga a elevá-los.

A tarifa, chamada *de operarios*, para o serviço dos comboios especiaes de 3.^a classe entre Lisboa e Porto, foi inventada pela companhia real, espontaneamente, sem o menor pedido ou indicação estranha, com o louvavel fim de beneficiar as classes trabalhadoras, e promover o aproveitamento das forças que o paiz tem em si, facilitando ás populações das provincias do norte o virem a Lisboa buscar trabalho, em lugar de muitas vezes pela ignorancia do quanto a sua actividade aqui póde ser util, sahirem do paiz.

Mas logo no principio, a grande e sympathica ideia começou de servir para o abuso, e o que devia redundar em beneficio do publico, estava servindo de fonte de lucros illegaes de varios especuladores.

As companhias de navegação para o Brazil teem, como é sabido, nas provincias do norte, agentes encarregados de dar passagem gratuita nos caminhos de ferro aos individuos que teem de vir a Lisboa, para embarcar n'este porto para a America.

Estes agentes possuem umas senhas, em troca das quaes recebem das estações, os bilhetes para esses viajantes, ficando as senhas em poder do caminho de ferro, para este por ellas, receber da empresa maritima o valor das passagens que não cobrou.

Pois bem! O que faziam os taes agentes?

Recolhiam da estação um bilhete por cada senha, para o comboio ordinario, bem entendido; vendiam-n'o ao publico, e enviavam o viajante que d'elle se devia servir, no comboio operario, lucrando assim uns dois mil réis com cada um.

Sabido isto pela companhia, teve esta que empregar os meios necessarios para evitar esta fraude.

Mas logo depois os comboios passaram a ser aproveitados para outro negocio, não pouco rendoso tambem.

A concessão de 30 kilos de bagagem gratuita tem servido para largos abusos, por parte dos viajantes, constituindo-se estes em recoveiros de volumes que não lhes pertencem, e defraudando ao mesmo tempo a companhia e o commercio licito, que não se aproveita d'estes expedientes para effectuar os seus transportes.

Como é sabido a bagagem dos operarios e trabalhadores, que se transladam de um a outro ponto do paiz, é regularmente constituída por um pequeno alforge ou um ou dois saccos de mão, que veem com elles na carruagem, nada mais.

Pois não é raro ver, á chegada dos comboios d'operarios, gente que, no pequeno sacco, apenas traz o exiguo farnel e uma ou outra peça de fato, pobre e velho, acompanhar-se de bellas mallas, registradas, de bôa fechadura de segredo, recheiadas de finas encomendas, livros em varios idiomas, bons fatos, doces, instrumentos scientificos mesmo.

Parecem passageiros do *Sud-Express*.

Ora se calcularmos que semanalmente se transportam nos dois sentidos mais de 1:500 passageiros, teremos que as recovagens, assim transportadas gratuitamente, representarão o melhor de 45 toneladas por semana, ou mais de 2:000 toneladas por anno, e se é facto que nem todos os passageiros praticam este abuso, podemos, comtudo estimar em metade, ou 1:000 toneladas annuaes as transportadas por esta forma, com prejuizo da companhia, e do commercio licito.

E' por isso que esta, conhecedora do facto, pelos estudos a que tem procedido, resolveu, ao reformar a sua tarifa, supprimir a concessão de bagagens registradas, conservando porém, as que os passageiros podem levar consigo nas carruagens, que é o bastante n'estes casos.

Em compensação d'esta modificação, e d'um pequeno augmento nos preços, indispensavel para evitar anomalias que n'elles se davam, e cortar outros abusos insignificantes, a tarifa é alargada por meio de combinações com o Minho e Douro para passageiros procedentes do Minho, e com preços entre outras estações, ficando tambem já estabelecidos os preços para um comboio que poderá seguir pelas linhas da Figueira e Torres.

Quando distribuirmos a nova tarifa daremos todos os detalhes a tal respeito.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.^a Repartição—Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei, tendo ouvido o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 20 de fevereiro findo: ha por bem approvar o projecto datado de 24 de dezembro de 1889, de modificação da estrada real n.º 16, de Abrantes a Castello Branco, ao kilometro 5,394 do 1.º lanço da 1.ª secção no caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Paço, em 19 de março de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca*.

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

CONTRACTOS DE TRANSPORTE

A companhia Real realisou mais um contracto para o transporte de farinhas, das estações entre Lisboa e Pova para as de Coimbra e Porto.

Este é feito com os srs. Tarujo & Larangeira, de Ovar, que se obrigam a effectuar o transporte de 500 toneladas de farinhas e sementes recebendo, no fim do anno, o bônus da differença entre o preço da tarifa applicavel e o de 23:000 réis por wagon para as estações de Aveiro a Gaia, 25:000 réis para Porto e 23:500 réis, no percurso até Porto, nas expedições destinadas ao Minho e Douro.

Se o contractista elevar o minimo de tonelagem a 1:000 toneladas receberá mais do bônus 300 réis em 1:000 kilogrammas.

Além d'isso é-lhes concedido o regresso gratuito de 6 wagons de taras vazias, saccos ou barricas.

As operações de carga e descarga são de conta dos contractistas.

NOTAS DE VIAGEM

XVII

Berne-Interlaken

Antes de partir de Berne, onde apenas nos resta ver dar as horas no relógio da torre, celebre pela sua construção esquisita, e mais pela grotesca procissão de cavalleiros e ursos, que perpassa á frente da pasmaceira publica, como n'um vulgar realejo de feira de provincia, tenhamos attenção com a nossa educação phylologica.

Como a dona de casa que em dia de jantar d'annos manda lustrar a baixella e arejar as salas reservadas ás funcções de gala, preparemo-nos tambem para sacudir o pó dos poucos termos allemães que o nosso excellente amigo e professor Carlos Ferreira nos ensinou, recordemos as declinações que estudámos no Ahn, porque, a partir da capital suissa, muitas vezes teremos grande utilidade em nos expressar no idioma de Gœthe... e do ex-chancellor de ferro.

E' que este paiz, entre outras originalidades, tem a de se dividir em zonas onde se falam idiomas differentes, onde os costumes são bem diversos, e até d'isso se resente o serviço dos caminhos de ferro.

Dissémos ha pouco que na linha de Lauzanne-Fribourg se viajava na plataforma das carruagens; pois a partir de Berne, na linha do Central Suisso já isso não é permitido.

Os empregados das estações e trens que na primeira são falladores, amaveis e animados, n'esta já são circumspectos, perfilados, de poucas fallas.

Partindo de Berne vamos a Interlaken um dos pontos obrigatorios da Suissa, pelos esplendidos passeios que d'elle se realisam.

Para ir directamente temos que tomar, na mesma estação por onde entramos, o comboio para Scherzligen, onde passamos, na propria estação, para o vapor do lago de Thon, no qual iremos até Därligen, para de novo passar para o caminho de ferro (linha de Bœdeli, de 9 kilometros apenas, que liga aquelle lago com o de Brienz) que nos levará em 15 minutos ao ponto do destino.

Entre Berne e Thon pouco ha de notavel. A' direita prolonga-se a montanha do Stockhorn, no sopé da qual corre o Aar parallelo á linha ferrea, até que proximo áquella villa o atravessamos n'uma elegante ponte de ferro.

Segue logo depois a estação extrema onde vamos passar para o vapor.

Este é um pequeno barco, commodo, elegante, onde se faz em hora e meia, uma viagem interessante como, de resto são todas as da Suissa.

O vapor vae servindo ora o lado direito ora o esquerdo do lago, tocando em Oberhofen, Gunten, Spier, Merligen, Beatenbuch e Leissigen.

Em frente ostentam-se branquejando, os pincaros da

Jungfran, de 4167^m d'altitude, estendendo as suas toalhas de neve até meia encosta.

Chegados a Därligen passamos de novo para o comboio.

Este é formado de carruagens com plataformas e imperiaes, sendo umas d'estas fechadas e outras em fórma de platéa, abertas, rodeadas de leve grade de ferro, e cobertas por toldo de oleado.

Se bem nos lembra, no 2.^o pavimento são só 2.^{as} classes.

Esta pequena linha deve melhor considerar-se um tramway a vapor do que um caminho de ferro, pela pequenez do seu material e reducção de via, e do percurso.

Estamos em Interlaken onde, pelo nosso itinerario, se chega a hora d'almoço.

E' terminado este que vamos fazer um pequeno reconhecimento local.

Interlaken não é, por assim dizer, mais que uma rua larga, comprida guarnecida de hotéis e *pensions*, algumas lojas de artefactos de madeira, um bonito edificio de correio, alguns barbeiros, cervejarias e lojas de tabacos, e acabou-se.

E' propriamente um centro de viajantes que ali estacionam para irradiarem para todos os lados nas innumeras excursões que tem a fazer, d'este ponto, quem quizer visitar a parte mais bella da Suissa.

E diremos a mais bella, não só porque fosse a que mais nos encantasse, na excursão que vamos descrevendo, mas porque, com effeito é n'aquellas proximidades que se reune a maior somma de attractivos o que nos faz aconselhar o leitor a consagrar a este ponto mais tempo do que a todos os outros que até hoje temos percorrido.

A posição da pequena villa é já de si deliciosa. Engravada entre as altas montanhas da Jungfrau e do Nöbent (2199 metros) entre os dois pequenos lagos ligados pelo Aar, que a atravessa; Interlaken tem um clima amenissimo, é uma estancia encantadora onde passam annualmente mais de 50:000 estrangeiros entre a multidão dos quaes quasi desaparecem os habitantes do paiz, na maior parte hospedeiros, creados, cocheiros, donos de restaurants, todas as profissões que se destinam ás commodidades dos viajantes.

Esquecia-nos dizer que, como em Génève, em Berne e outras cidades, só os trôpegos precisam de omnibus para ir da estação ao hotel. Se tudo é na unica rua...

Voltemos, pois, ao caminho de ferro, para aproveitar o resto da tarde, tomemos bilhete para Beatenbuch, para subir o novo caminho de ferro de montanha inaugurado em junho ultimo.

Esta linha é do systema funicular, mas de cabo continuo, trabalhando ora á direita ora á esquerda, com os dois carros.

Tem 1:600 metros apenas n'uma rampa de 30 a 40 % subindo a uma altura de 557 metros no cimo da qual temos o pequeno logar de Beatenberg, composto de uma estrada ladeada d'hotéis, e celebre pelo instituto ali estabelecido por um medico suisso para a cura do nervoso.

Toma-se bilhete de ida e volta no ascensor que custa 3 francos.

As carruagens são no gosto das do ascensor do Bom Jesus do Monte, isto é, em platéa, convindo, especialmente á volta, virar as costas á montanha para se admirar o esplendido panorama do occaso do sol sobre a Jungfrau, dando tonificações tão variadas ás toalhas de gelo que produzem um effeito de magica, surprehendente, lembrando as fontes electricas da exposição de Paris.

Voltamos no vapor e depois no caminho de ferro a Interlaken, onde nos espera o jantar, depois do qual ape-

nas nos resta, para entreter a noite uma partida no Kur-saal, casino muito animado, onde, por 50 centimos, podemos ouvir um bocado de boa musica, jogar umas moedas de prata... ou de ouro... e ver, se a noite está bôa, um fogo d'artificio sobre o monte fronteiro.

Isto porque o leitor não tem, como o auctor d'estas linhas teve, que escrever n'essa noite as suas *Notas de Viagem*, para a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Não se esqueça, porem, quem não poder dispôr de mais de um dia completo, de ajustar previamente um trem para no dia seguinte partir muito cedo a realizar a mais deliciosa excursão ás nascentes dos Lütshinas.

Custa regularmente 20 francos para uma até trez pessoas e convem a quem não sabe allemão, escolher um cocheiro que falle francez—o que nem sempre é facil. Verdade seja que, no anno corrente, deve ser já aberto á exploração o novo caminho de ferro de via reduzida que vae de Interlaken a Lauterbrunnen e Grindelwald, o que fará poupar muito tempo e dinheiro, porque em logar de umas 5 horas de carruagem teremos uma só em caminho de ferro e em vez de 20 francos pagaremos 2 ou 3.

Quando ali passámos trabalhava-se activamente na linha e, dada a facilidade com que ali se constroem caminhos de ferro, tendo sempre á mão as terras e a pedra para os aterros e trincheiras, a madeira para as travessas, e sendo os rails e material circulante de industria do proprio paiz, em Zurich, Oerlikon, Winterthur, etc é de esperar que este anno esteja prompto.

Preparemo-nos, pois, de um ou outro modo, para essa deliciosa excursão que é indispensavel fazer, e que descreveremos no proximo numero.

SOCIÉTÉ COCKERILL

A sociedade Cockerill é hoje uma das principaes, se não a principal fabrica metallurgica da Belgica, e portanto são de grande interesse os esclarecimentos que vamos dar com respeito ao desenvolvimento enorme e ao progresso desmedido que a tem acompanhado desde a sua fundação.

Os estabelecimentos da *Société Cockerill*, estão installados desde 1817, em Seraing, uma pequena aldeia d'um solo fertil em materias carboniferas, que na epocha em que Jonh Cockerill ahi se estabeleceu, contava apenas 1:980 habitantes, e hoje tem uma população de mais de 30:000 almas, graças ao desenvolvimento provocado por aquellas officinas metallurgicas.

O orçamento das despesas da communa que era em 1842 de 6:000 francos, eleva-se hoje a 372:000 francos, a quinta parte dos quaes é exclusiva da *Société Cockerill*. Em Seraing está estabelecida uma escola industrial, fundada pela Sociedade, subsidiada generosamente por ella, e cujas aulas são regidas pelos seus engenheiros.

Além d'isso fundou tambem uma escola de mineiros, e em Hoboken, uma escola de construcções navaes.

Mas deixemos os progressos com que a importante empresa, tem doado a povoação de Seraing, e vamos dar algumas descripções importantes das suas vastas officinas, analysando tambem a historia do seu enorme desenvolvimento material.

Ao espirito apprehendedor de Jonh Cockerill, deve a Sociedade a sua importancia capital, e esse espirito que elle e o seu irmão James, já haviam herdado de seu pae, que, desde 1802 a 1813, administrou proficiente-mente uma grande casa commercial em Liège, adaptando-se com o mais notavel acerto ás exigencias e circumstancias d'um estabelecimento d'aquelle genero elle-veu a empresa ao grau de prosperidade que hoje disfructa.

De 1818 a 1823 construíram-se 43 machinas a vapor, motores para fabricas, machinas de fiação, de extracção e de esgoto das hulheiras.

Em 1824 o numero de machinas construidas elevava-se a 158, entre as quaes se conta a destinada á corveta hollandeza *Atlas*, da força de 230 cavallos.

Desde então começou-se a alargar a esphera do trabalho, apprehendendo-se as grandes construcções metallurgicas, cabendo á Sociedade Cockerill a honra de ter construido a primeira locomotiva para o Estado Belga, trabalho este que iniciou o grande numero de obras de caminhos de ferro, de que depois foi encarregada, algumas das quaes foram então premiadas na Exposição de Londres.

Foi nas officinas Cockerill que se construiu o primeiro vapor para o rio Volga, continuando depois a grande serie de trabalhos navaes e de pontes que tanto nome lhe tem dado no mundo industrial.

A direcção geral da importante sociedade, está desde 1864 a cargo do distincto engenheiro de minas M. Adolphe Greiner.

O estabelecimentos Cockerill formam onze divisões de producção, a fóra dos serviços de transportes, locais e maritimos, e de administração.

A população das officinas é approximadamente de 8:000 pessoas, das quaes 300 são empregados, constituindo o resto o grande elemento operario.

A força motriz é desenvolvida por 400 machinas a vapor com a força de 16,240 cavallos.

O conselho d'administração compõe-se de sete membros, e é presidido por M. Victor Bellefroid.

Da grande mina de carvão de pedra de Colard, a uma profundidade de 530 metros, extrahem-se diariamente 2:000 toneladas de carvão destinado a prover os fornos de coke (systema appold) e a fabrica de aço e ferro, calculando-se que em todas as divisões se consome por dia 1:400 toneladas.

No plano inclinado de Colard ha uma via ferrea de 1,50 percorrida por locomotivas e wagons que transportam o coke, e uma dupla via estreita, para o transporte de carvão dos poços ás caldeiras de fundição, da fabrica do ferro, das forjas, etc.

No planalto inferior está estabelecida a fabrica de gaz, preparado com os residuos de petroleo, e que serve para illuminar brilhantemente as officinas.

No castello de Seraing, elegante edificação que domina os estabelecimentos Cockerill, estão installadas a habitação de director gerente, a bibliotheca, os archivos, a sala para as assembléas dos accionistas, a do Conselho, o gabinete do secretario geral, do engenheiro em chefe, e do chefe do serviço mechanico, a thesouraria, e os escriptorios de compras, vendas, e expedições.

Em seguida temos as seis officinas de construcção servidas por ascensores de ar comprimido.

Está admiravelmente montada a officina das forjas e martelagem, tendo installações especiaes para os operarios que não habitam em Seraing, e um vasto refeitório.

A grande officina das pontes com os seus annexos mede 15:000 metros quadrados, e está organizada a primor, assim como a secção especial dos altos fornos, cujo progressos se devem ao ex-engenheiro Brialmont.

A secção dos trabalhos em aço é tambem vastissima e importante, tendo d'ella sahido obras de primeira ordem para todo o mundo.

As officinas de fundição são divididas em tres secções, e as peças ali trabalhadas obtiveram sempre o primeiro premio nas exposições de Londres, Paris, Bruxellas, Sidhney e Melbourne.

A fabrica de ferro de Seraing produz por anno 25 a 300:000 toneladas d'este metal.

O serviço de transportes nas oficinas de Seraing, faz-se por meio de caminhos de ferro de via larga, estabelecidos em 50 kilometros, com 23 locomotivas e 374 wagons.

Além dos estabelecimentos de Seraing, a Sociedade Cockerill, possui os $\frac{2}{5}$ das minas de carvão da Esperança, os $\frac{2}{7}$ das minas da Sociedade Franco-Belga, das minas de Somorrostro, perto de Bilbao, podendo fornecer annualmente 450:000 toneladas de minerio puro de phosphoro, com a média de 55 % de ferro, e 50 hectares de terrenos mineiros no Luxembourg.

Possue tambem 12 vapores, construidos nas proprias oficinas, seis dos quaes comportam cada um 1:200 toneladas de mineral ou de quaesquer outras mercadorias podendo os outros seis carregar 2:300 toneladas.

Nos canaes entre Anvers e Liège navegam tambem dois barcos de helice, com carga de 350 toneladas.

Finalmente a Sociedade Cockerill tem, proximo de Antuerpia, o estaleiro de Hoboken, destinado á construcção e reparação dos navios d'alto bordo, e dos barcos de navegação fluvial.

Em Seraing, na séde das suas grandes officinas, são innumeradas as instituições de caridade que tem fundado, entre as quaes citaremos, um hospital, enfermaria, asylo para orphãos, pharmacia, caixa de soccorros para os operarios doentes, feridos ou invalidos, caixa de soccorros extraordinarios aos operarios necessitados; caixa de pensões aos empregados, caixa economica, classes preparatorias para a escola dos mineiros, industrial, e de construcções navaes em Hoboken, de que já fallámos, etc.

Como se vê a Sociedade Cockerill, só por si constitue uma pequena povoação a que nada falta, e onde o trabalho, devidamente distribuido, encontra a remuneração valiosa que estimula os operarios a progredirem, e a contribuirem com os seus esforços para o sempre crescente desenvolvimento da poderosa empresa commercial da Belgica.

A *Société Cockerill* tem agentes todos os paizes, sendo o de Portugal o sr. Adolpho Seghers, cavalheiro intelligente e laborioso que tem sabido propagar activamente no nosso paiz os productos da importante casa, que tão dignamente representa.

MANIFESTAÇÃO

A classe commercial da villa de Barcellos, resolveu por unanimidade interromper todas as relações commerciaes com a Inglaterra, excluindo inteiramente do seu trafego os productos inglezes, seja qual fôr a sua qualidade e applicação; e deliberou mais que se convidassem todas as associações e classes congeneres do paiz a cortarem igualmente as suas relações com aquella nação.

Assim nol'o communica em circular que recebemos e a que respondemos manifestando toda a nossa sympathia por tão briosa resolução que de resto, tanto está nas idéas que temos aqui defendido.

A circular tem a assignatura de 101 dos mais acreditados commerciantes d'aquella villa.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Les espagnoles au Maroc.—Acabamos de receber este interessante livro do nosso prezado amigo e collega da *Gazette des Eaux*, o Sr. Germont de Lavigne.

São já bastante conhecidas no nosso paiz as produções litterarias do distincto escriptor francez, que se têm dedicado a descrever Portugal — nação porquem elle professa devotada affeição — em mais d'uma das suas obras, entre as quaes citaremos os seus Guias de

Hespanha e Portugal publicados pela casa Hachette, em que Germont de Lavigne, empregou uma boa parte do seu talento e dos seus conhecimentos encyclopedicos, consagrando á nossa patria palavras de honrosa amisade, com que sempre acompanha as descripções que a sua penna brilhantissima faz de Portugal.

O livro com que agora fômos brindados, refere-se largamente á guerra entre a Hespanha e o imperio de Marrocos, em 1859, guerra motivada pelas insurreições das tribus berberes dos Kabylas, contra as guarnições dos presidios castelhanos de Ceuta, Penon de Vélez, Alhucemas e Mellila.

N'essa epocha o auctor do livro, achava-se em Hespanha trabalhando n'umas importantes investigações historicas e estatisticas, e d'ahi enviava amiudadas vezes desenvolvidas correspondencias para o *Moniteur de l'Armée* de Paris, relatando proficientemente as diversas phases que a pendencia da nação nossa visinha com Marrocos, ia tomando na peninsula.

Grande parte d'essas correspondencias foram tambem enviadas d'Africa, por isso que o auctor assistia de bordo do vapor *Vasco Nunes de Balbôa* a quasi toda a campanha.

A reproducção d'essas cartas é que constitue o livro *Les espagnoles au Maroc*, que, como bem se deve calcular, é interessantissimo, quer o consideremos sob o ponto de vista de finura de estylo — que é peculiar ao distincto escriptor — quer sob o da verdade historica, notavelmente expendida pelas duzentas paginas da primorosa publicação.

Germont de Lavigne é ás vezes bastante viril nas suas exposições, mas d'uma virilidade que se explica, e fundamenta se nos lembrarmos que elle falla d'uma nação contra quem não só a Hespanha, como quasi toda a Europa — nós memos — professa accentuada antipathia.

Quando falla da Inglaterra, denuncia bem a sua aversão por esse paiz, cujo poderio — unicamente material — nas diversas partes do mundo, é devido aos poucos scrupulos na lealdade das transacções internacionaes sobre limites de colonias, e tanto assim é que de Lavigne nota no seu livro, além d'outras locaes scintillantes de verdade e de indignação pela Albion, a celebre phrase do *Morning Herald*: A Inglaterra não permittirá nunca que nenhuma potencia europeia, se estabeleça permanentemente no norte d'Africa.

Quer-nos parecer que não só no norte como em todo o resto do continente africano, e especialmente no sul, a perfida Inglaterra, tem de ha muito as suas vistas, e as suas pretensões brutaes, a que se devem oppôr a valentia leal e a dignidade comprovada dos paizes ameaçados.

A Inglaterra crava eternamente os olhos cubicosos n'aquellas regiões fertilissimas e vastas que se estendem de Tunis á colonia do Cabo, de Cabo Verde ao territorio d'Ajan, e é tal a sua voracidade, que emprega todos os meios de as empolgar, se não na totalidade — o que é impossivel — pelo menos n'uma parte, e não pequena.

Mas deixemos estas divagações bem tristes e voltemos a fallar do livro de Germont de Lavigne.

Descrevendo Ceuta e Tanger o auctor refere-se largamente com phrases amabilissimas á conquista da primeira d'estas praças, pelos portuguezes, ao captiveiro do infeliz infante D. Fernando que em Fez ficou como refens, e depois á perda de Ceuta no reinado de D. Sebastião.

A cedencia de Tanger e Bombaim, como dote á infanta D. Catharina, filha de D. João IV, é tambem tratada pelo auctor muito notavelmente.

Não cabe nos limites d'esta noticia, a descripção

d'essa grande luta entre Hespanha e Marrocos que Germond de Lavigne, transplantou para o seu livro.

A valentia e a dedicação dos soldados hespanhoses commandados pelos marechal D. Leopoldo O'Donnell, e pelo infeliz general Prim; as batalhas de Castillejos, Guad-el-Jelu, Gualod-Ras, a realisação da paz entre a Hespanha e Marrocos, a entrada em Madrid do exercito vencedor, a vinda das embaixadas marroquinas a Valencia, e a Madrid, tudo isso é primorosamente descripto pelo distincto escriptor, com uma rigoridade de detalhes notabilissima.

Felicitando o nosso bom amigo e collega pela sua ultima e interessante producção, resta-nos agradecer-lhe a amabilidade da offerta, e a delicadeza da dedicatória com que nos foi enviado *Les espagnoles au Maroc*.

A questão do Gerez.—Com este titulo recebemos um opusculo publicado pelo sr. Adolpho de Sousa Reis, e no qual este cavalheiro se refere energicamente a uma contenda suscitada entre elle, e dois professores da cidade do Porto, com respeito á concessão da exploração das aguas thermaes do Gerez.

E' uma questão esta, que desconhecemos totalmente, e por isso vamos ler com attenção a interessante exposição do sr. Souza Reis, a quem agradecemos a offerta.

COMPANHIA CARRIS DE LISBOA

Recebemos de um antigo accionista um folheto com algumas observações ácerca do relatório d'esta companhia.

O folheto defende a antiga direcção, na parte em que a actual a ataca no seu relatório, provando segundo o modo de ver do seu auctor, que não descurou aquella de lutar contra a concorrência dos outros carros.

Respiremos alguns periodos d'este folheto, que nos parecem interessantes. Diz elle:

No anno de 1889, as circumstancias favoreceram extraordinariamente o movimento. Foi visível o desenvolvimento em todos os transportes dentro e fóra da cidade. A supressão das carreiras de vapores para Belem por motivo das obras da porto de Lisboa; a abertura do caminho de ferro de Cascaes, terminando por agora em Algés, e tornando por isso as linhas da nossa Companhia o complemento quasi obrigado d'aquelle caminho; a exposição do corpo de el-rei D. Luiz em camara ardente na egreja dos Jeronymos em Belem; e a aclamação d'el-rei D. Carlos foram factores importantes d'esse movimento.

A respeito dos bilhetes pessoases, que os actuaes directores condemnaram unanimemente, como triste expediente da passada administração, e que elles consideram como das mais desastradas e perniciosas medidas, que a companhia poz em pratica, diremos singelamente, que são esses mesmos directores que mantem hoje os bilhetes pessoases!

Dizem que commettido o erro seria erro maior acabar desde já com taes bilhetes. Porque motivo então pretendiam levar a direcção passada a supprimir desde logo esses bilhetes, quando é certo não terem mudado as circumstancias.

Dizem mais, que procuraram corrigir uma anomalia que a antiga direcção tinha estabelecido, e era haver contractos especiaes com o estado, com a camara municipal e com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes em virtude dos quaes cada uma d'essas entidades obtinha para os seus empregados bilhetes pessoases com o bonus de 7\$500 réis, que as direcções passadas entenderam dever conceder, como compensação dada a quem adquiria consideravel numero de bilhetes, e demais tomava a seu cargo cobrar mensalmente dos interessados a somma devida, respondendo pela sua total importancia.

Pois esta anomalia dizem os actuaes directores, que acabaram com ella, concedendo aos accionistas da companhia possuidores de 10 ou mais acções a faculdade de adquirirem bilhetes com aquelle mesmo bonus.

Extravagante modo de acabar com a chamada anomalia!

Diremos que anomalia, é realmente essa concessão feita pela actual direcção e constitue até uma illegalidade, pois segundo os principios de justiça, e conforme a lei, não é permittido conceder

vantagens a uns accionistas que, se não concedam a todos proporcionalmente ao capital de cada um.

Sobre os lucros diz:

O rendimento geral de 1889 foi.....	401:595\$612
A despesa de	355:135\$226

Lucro.....	46:460\$386
------------	-------------

O rendimento geral de 1888 foi.....	376:262\$065
A despesa de.....	327:253\$648

Lucro.....	49:008\$417
------------	-------------

O augmento ou diminuição, comparadas as referidas verbas de 1889 e 1888, dá o seguinte:

Em 1889, no rendimento mais.....	25:333\$547
Na despesa mais	27:881\$588

No lucro menos.....	2:548\$031
---------------------	------------

Em 1888, no rendimento mais.....	33:090\$471
Na despesa mais.....	24:190\$501

No lucro mais.....	8:899\$970
--------------------	------------

Demonstram estes numeros que os lucros no anno de 1888 foram maiores do que haviam sido no antecedente a quantia de 8:898\$970 réis, e que em 1889 em vez de augmento nos lucros em relação ao anno anterior, houve diminuição, apesar do importante augmento da receita, devido ás causas que já referimos.

A diminuição de lucros foi, conforme o relatório, de 2:548\$031 réis. Esta, porém, não é a verdadeira differença entre os lucros de 1889 e 1888, porquanto na conta da despesa de 1888 figuram os encargos da divida, que em 1889 deixaram em parte de pagar se os prestamistas, em virtude das chamadas das prestações, e a differença d'esses encargos de um para outro anno foi de réis 5:011\$226.

Sendo assim, para poder fazer-se com exactidão a comparação dos lucros entre o anno de 1889 e o de 1888, deve a despesa de 1889 ser augmentada com aquella quantia de 5:311\$226 réis, ou elevada ao total de 32:892\$804 réis, e portanto a diminuição real do lucro em 1889, com relação ao lucro de 1888 foi de 7:559\$257 réis.

SANTAREM E OS MERIDIONAES

A associação commercial de Santarem dirigiu a el-rei uma representação para que não seja approvado o novo projecto de traçado da linha de Vendas Novas, sem que a estação terminus d'este seja propriamente em Santarem, na actual da linha de Leste.

Os leitores d'esta Gazeta que o são desde o 1.º anno, lembram-se de que nos n.ºs 23 e 24, tratámos da celebre questão levantada pela sociedade agricola de Santarem, oppondo-se á passagem d'esta linha pela estrada d'Almeirim e praça de D. Luiz.

Provámos ali então que, na impossibilidade da companhia se servir d'estas duas arterias, e ao mesmo tempo de construir outra ponte, por se oppôr a isso a commissão da defeza do reino, o unico expediente seria a mudança da estação terminus para outro ponto.

Então a associação commercial e os jornaes da localidade não tiveram força para protestar contra aquella exigencia e para, na defeza dos interesses locais, se opporem a que o traçado em projecto soffresse variação.

Hoje porém que os novos estudos estão feitos e os trabalhos em andamento, não seria facil, attender a nova representação se o que n'ella se pede não fosse, como foi, já respeitado no novo projecto pois que é certo que o ponto extremo da linha continua sendo Santarem, ligando esta na linha do norte o mais proximo possivel da estação, como o determinou a portaria de 16 de dezembro no seu n.º 1.º, e por tanto a cidade não será prejudicada.

AMABILIDADE DE COLLEGA

A *Railway Official Gazette* diz no seu ultimo numero:

«My excellent friend, Senhor Mendonça e Costa, continues his pleasantly gossiping articles descriptive of his recent tour. They are capital specimens of journalism.

«By the by the *Gazeta dos Caminhos de Ferro* is quite in accord with other Portuguese papers in its declamation against England. But my friend, the editor, should remember that Englishmen have never been known to let the actions of governments interfere with private friendships. These notes for years past have plainly shown that the writer has had all along the highest appreciation of both Portugal and the Portuguese. The probable visit to that country will doubtless serve to increase the admiration for the pushing Portuguese.»

Agradecemos penhoradissimos as provas de amizade e immerecidos elogios de tão distincto collega, e devemos responder ao seu reparo, que tambem nós não bitolamos as nossas relações de amizade pessoal, pelas questões entre os governos; aliaz não continuariamos a considerar como amigo o intelligente engenheiro inglez que esta nos escreve.

E tanta mais razão temos para o estimar, que, na sua noticia vemos bem affirmada a sua consideração pelo nosso paiz, tão ultrajado ultimamente pelo governo, como pelos jornaes da sua capital.

D'aquelle grande laboratorio que só venenos nos tem enviado, chega-nos, na *Railway Gazette*, um pouco de nectar delicioso a dulcificar as chagas que os *ultimatums* do *Foreign Office* nos abriu.

Acceitamol-o reconhecidos e quando o bondoso preparador chegar á barra portugueza, iremos jubilosos, apertar-lhe a mão, uma das raras mãos que de além da Mancha se ergueu para nós... sem ser para nos dar bofetadas.

FABRICA DE SACAVEM

O proprietario d'esta fabrica de louça que apesar de nascido em Londres e fallando hoje ainda mal o nosso idioma, é pelo coração, um portuguez de lei mandou fazer 500 pratos com o retrato do distincto explorador Serpa Pinto, offerecendo-os á commissão da subscrição nacional para serem vendidos a 200 réis, tomando depois por este mesmo preço os que não se venderem.

E' mais uma affirmação do amor d'aquelle intelligente estrangeiro, pelo nosso paiz.

Recebemos um d'esses pratos que são d'uma perfeita fabricação e elegancia.

LINHAS PORTUGUEZAS

Tunnel de S. Bento.—Está terminada a perfuração geral da galeria de direcção, que termina por debaixo da praça da Batalha, o que faz com que em toda a sua extensão, o grande tunnel de S. Bento possa ser percorrido em mais de 600 metros.

Os trabalhos avançam rapidamente; a parte inferior da galeria de ataque, está igualmente muito adiantada entre o poço n.º 1 e o poço n.º 2, faltando apenas 75 metros para os ligar.

Os desaterros estão completos em uma extensão de mais de 250 metros e a aboboda do tunnel tem já mais de 120 metros de comprimento.

A parte do tunnel construida a céu aberto, no sitio do passeio das Fontainhas, está quasi inteiramente revestida de abobada e vae ser de novo coberta com as terras em deposito.

Cerca de 400 operarios são empregados dia e noite n'estas importantes obras.

Pessoal da Companhia Real.—Na vaga do presidente do concelho de administração deixada por fallecimento do sr. Andrade Corvo foi nomeado o sr. Conde do Cabral ficando em vice-presidente o sr. conselheiro Marianno de Carvalho.

Foi reorganizado o serviço de fiscalização e estatística da mesma companhia, passando á classificação dos inspectores de contabilidade junto do serviço central os srs. Joseph Bocetant que era sub-chefe do serviço, e Alfredo da Silva Ferreira, antigo chefe de secção.

Para inspectores de contabilidade foram nomeados:

Na 1.ª divisão—Limitada pelas estações de Lisboa, Poço do Bispo, Bemfica e Alcantara—o sr. Alfredo Thomaz Ferro;—na 2.ª—Limitada pelas estações dos Olivares, Entroncamento, Marvão-Valencia d'Alcantara, Elvas-Badajoz,—o sr. Augusto Lopes Mimoso; na 3.ª—Limitada pelas estações de Payalvo, Coimbra e Porto, o sr. Alfredo de Seixas Bandeira; e na 4.ª—Limitada pelas estações da Porcalhota, Cintra, Figueira da Foz e Verride, o sr. José Carlos Morão Junior.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA PREVIDENTE

Em conformidade com a resolução da assembléa geral de 27 de fevereiro, estará aberto desde 15 de março em diante, no escriptorio da companhia, rua do Instituto Industrial, o pagamento do dividendo, e bonus relativos ao anno proximo findo de 1889, devendo os srs. accionistas apresentar no acto da cobrança os respectivos titulos.

NOVA COMPANHIA DE CARRUAGENS FIDELIDADE

O dividendo de 1889, na razão de 6 por cento sobre o capital desembolsado, ou 450 réis por acção, livre do imposto de rendimento, paga-se desde 11 de março até 10 do corrente, excepto ás quintas feiras e dias santificados, das 10 horas da manhã ás 2 da tarde, no escriptorio da companhia, rua de S. Bento, n.º 46, onde se distribuem os impressos para os recibos.

Depois dos dias indicados, o pagamento do dividendo só terá logar ás quintas feiras, ás mesmas horas.

COMPANHIA DOS ALCOOLS DE PORTUGAL

E' convocada a assembléa geral d'esta companhia para uma reunião extraordinaria, que deverá ter logar no dia 25 de abril, ás 8 horas da noite, no escriptorio da mesma companhia, a fim de resolver sobre o objecto dos artigos 65 a 67 dos estatutos e em harmonia com o exposto nas cartas convocatorias que foram expedidas n'esta data aos ex.ªs srs. accionistas.

BANCO COMMERCIAL DE COIMBRA

Previnem-se os srs. accionistas de que o dividendo do 2.º semestre de 1889 é de 7506 réis por acção, livre d'imposto, e paga-se do dia 1 de março em diante, em casa dos ill.ªs srs. D. M. da Costa Ribeiro & C.ª, calçada de S. Francisco, n.º 23, n'esta cidade

BANCO COMMERCIAL DE LISBOA

O dividendo do 2.º semestre de 1889, 3 1/2 % ou réis 3#500 por acção, livre do imposto de rendimento, paga-se todos os dias até ás 2 horas da tarde, na séde do Banco, e na sua agencia do Porto.

COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

Os possuidores de titulos provisionarios de obrigações são convidados a mandar trocar os pelos titulos definitivos.

Aquelles a quem convir receber no Porto as suas obrigações se dignarão particpal-o no deposito d'esta companhia, 49, rua Passos Manuel.

As novas acções serão entregues aa mesma data.

Desde o dia 1.º de abril em diante, do meio dia ás 3 horas da tarde, pagar-se-ha o juro do 1.º semestre,

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DO MONDEGO

São convidados os srs. accionistas d'esta companhia, nos termos do artigo 11.º dos estatutos, a mandarem satisfazer no escriptorio da companhia, rua Augusta, n.º 100, 2.º andar, até o dia 12 d'abril proximo, a prestação de 20 por cento sobre o valor nominal das suas acções, ou seja 18#000 réis por acção.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

(Emissão de 40:000 obrigações de 4 1/2 por cento)

1.º Sorteio:—Lista numerica das obrigações que sahiram sorteadas em sessão publica de hoje para amortisação correspondente ao 1.º d'abril de 1890; Obrigações de 2:000 marcos ou 450\$000 réis, numeros 1:685 e 3:080; obrigações de 400 marcos ou 90\$000 réis, numeros 4:720, 5:944, 5:950, 6:532, 7:226, 9:926, 10:453, 11:199, 11:286, 11:749, 13:105, 14:108, 14:276, 16:319, 17:264, 20:320, 21:760.—O administrador delegado, *Marquês de Fontes Pereira de Mello*; o chefe da contabilidade geral, *A. de Lemos*.
Lisboa, 20 de março de 1890.

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Para os fins estabelecidos do art. 48.º e em harmonia com o disposto no art. 41.º dos estatutos d'esta Companhia, é convocada a assembléa geral dos accionistas, a reunir-se na séde da Companhia, Avenida da Liberdade, n.º 91, rez-do-chão, no dia trinta de abril pela 1 hora da tarde.

Em conformidade do disposto ao art. 40.º dos estatutos, são convidados todos os srs. accionistas habéis para tomarem parte na assembléa, a depositarem na caixa da Companhia, até ás duas horas da tarde, do dia 15 d'abril proximo, os titulos das suas acções em troca dos quaes cobrarão recibos nominativos indicando os dias dos depositos dos titulos, e que servirão de bilhetes de admissão.—O presidente da assembléa geral, *Fernando Pereira Palha*.
Lisboa, 17 de março de 1890.

SOCIÉDADE DOS CAMINHOS DE FERRO DE MADRID

—CACERES—PORTUGAL

São prevenidos os srs. possuidores de obrigações d'esta sociedade de que o coupon n.º 18 de 7 francos e 50 centessimos, com vencimento no 1.º de abril de 1890, será pago a partir d'este dia a rasão de 7 francos e 21 centessimos pela deducção de 0,29 centessimos, para pagamento dos impostos estabelecidos pelas leis francezas.

Este pagamento far-se-ha em Paris na Sociedade Geral do Crédito Industrial e Commercial, rue de la Victoire, n.º 72; no Crédit Lyonnais, boulevard des Itatiens 19; em Madrid, séde social, calle Claudio Coelho, 12, moderno; em Lisboa na séde da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, largo dos Caminhos de Ferro; em Lyon na Société Lyonnais de Dépôts et Comptes Courants e de Crédit Industriel, Palais Saint Pierre; em Londres em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & Co. ao cambio do dia; em Genova e Bruxellas nas succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

Lisboa, 20 de março de 1890.

BOLETIM FINANCEIRO

Bolsa de paris 29 de março.—A sahida do sr. de Bismarck produziu um certo effeito no nosso mercado, mas esse facto, considerado a principio pelos banqueiros allemães como capaz de provocar uma grande baixa dos fundos, não teve o resultado que os vendedores esperavam.

E' certo que uma novidade d'esta importancia não nos podia deixar insensíveis, mas a firmeza com que o nosso mercado apurou o golpe de Berlim e Vienna, deve-se que as impressões desagradáveis se desvaneceram bem depressa, para deixarem logar a uma nova melhoria dos preços, justificada pelas compras consideráveis, em virtude das proximas emissões.

Os nossos 3 % estavam a 88 ex-coupon, e eil-os hoje a 88,20 cotação a que subiram depois de terem a de 87,50.

Diz o proverbio «tant de tués que de blessés et il n'y a persone de mort» foi o que succedeu.

O 4 1/2 cota-se a 105,85 e o amortisavel que em d'abril corta o coupon trimestral, é pedido a 92,45.

Os fundos estrangeiros manteem-se muito firmes: 92,35 o italiano, 73 3/8 o exterior 63,56 o portuguez, 86 3/16 o hungaro, 18,12 o turco. O egypto tem tido boas operações e 478 e os russos sobem a 94,35 o 1880, e 94,10 o consolidado.

Annuncia-se para breve a conversão em 4 % do 5 % de 1862, operação que os portadores teem todo o interesse em acceitar.

O Banco de França mantem o seu nivel do principio do mez de 4:190 a 4:200.

O Comptoir Nacional d'escompte faz 620, o Crédit Foncier 1.315 o Banco de Paris 787 e o Lyonnais, ex-coupon de 10 francos. negocia-se a 713.

Desde o começo do anno as receitas dos nossos caminhos de ferro estão em augmento, em todas as redes, e n'uma proporção notavel de quasi 5 % no Paris Lyão Mediterraneo, no Norte e no Leste.

O norte inscreve 1,787; o Lyon 1.410 e o meio dia 1215.

Os estrangeiros estão menos animados: 468 os Austriacos, 276 os Lombardos, 372 o norte d'Hespanha 318 o Zaragosa e 590 os Portuguezes.

O Suez retomou 2.312. Cota-se Panamá a 55; Metaes a 45; Dynamite a 760 e Rio Tinto a 405.

H. Pessard.

Bolsa de Lisboa, 31 de março.

A quinzena foi fertil em acontecimentos de largo alcance politico e financeiro.

A demissão de Bismarck, iniciando um novo periodo de influencia da politica no movimento bolsista, produziu naturalmente uma reacção bastante accretuada nos preços dos valores internacionais e em todas as classes de titulos negociaveis nas bolsas de Berlim e de Vienna, que mal se tinham levantado dos embaraços gravissimos a que em boletins anteriores consignámos.

As affirmativas de paz do jovem imperante allemão, que se apressou em significar aos governos estrangeiros que a retirada de Bismarck não importava alteração da politica externa allemã, nos ultimos annos consagrada a evitar o flagello da guerra, animaram a especulação de fórma que os preços, passados poucos dias começaram a repôr-se, graças sobretudo ás recompras do descoberto, a que a melhoria da situação monetaria dos grandes mercados europeus transtornára os calculos d'aproveitar este ensejo para a aquisição de lucro avultado, se as carteiras se alliassem precipitadamente.

O nosso mercado não poudé subtrahir-se á influencia geral deprimente da retirada de Bismarck da politica activa.

A bolsa mostrou-se pouco animada, mas um outro motivo trouxe importante depressão á nossa divida interna, depressão que, aliás, foi de pouca dura, visto que tivera origem no mau humor a que dera logar a resolução que o governo adoptou de contractar directamente com um grupo francez um emprestimo de cerca de cerca de 9\$300 contos effectivos, cujo contracto já está assignado inserindo o *Diario do Governo* d'hoje o decreto mandando crear 126:300 obrigações de 90\$000 réis, no total nominal de 11:367 contos, do 4 %, amortisaveis semestralmente em 75 annos, na epoca do pagamento dos conpons.

O emprestimo é destinado ás praças estrangeiras—o que na conjunctura actual se torna vantajosissimo para o nosso mercado cambial em que o papel sobre Londres tem sido rarissimo, mercê da escassez de remessas do Brazil, onde o cambio desceu a 21 2/8.

As principaes disposições do decreto, além das indicados acima, são as que seguem:

As obrigações serão amortisadas pelo valor de 90\$000 réis em Portugal, de lb, 19—18—o em Londres, pelo de francos 500 em Paris e Bruxellas, pelo de marcos 406 em Berlim e Francfort, e pelo de florins 238 em Amsterdam.

O juro e amortisação d'estas obrigações serão pagos semestralmente depois de decorrido o semestre vencido nos dias 1 de de abril e 1 de outubro de cada anno, sendo o valor de cada coupon semestral em Portugal 1\$800 réis, em Londres lb. 0—7—11 1 2 p., em Paris e Bruxellas francos 10, em Berlim e Francfort marcos 8, 12, e em Amsterdam florins 4,76.

O pagamento do coupon d'estas obrigações em Londres não poderá effectuar-se até ulterior resolução, sem que sejam apresentados n'esse acto os respectivos titulos.

O governo dará as providencias necessarias para que as obrigações de 4 por cento, a que se refere o presente decreto, tenham cotação nas bolsas de Londres, Paris, Berlim, Francfort, Bruxellas e Amsterdam.

As obrigações de que se trata são consideradas para todos os effeitos, como titulos de divida fundada.

As inscrições, que como dissémos tinham descido a 60,40, já se cotaram hoje a 61,90 ou mais 15 centessimos que no dia 15 do corrente.

Os demais valores do estado amortisaveis de 4 e 4 1/2 %, sustentaram as anteriores cotações, senão melhoraram, muito embora nos ultimos oito dias a attenção da capitalisação se tivesse voltado de preferencia para as inscrições, apressando a reposição de preços que acima consignámos.

O movimento em titulos d'empresas bancarias e industriaes tem sido menos avultado nos ultimos quinze dias, tambem pela ultima circumstancia apontada.

As obrigações de credito particular, essas mantiveram-se firmes.

A nova emissão de letras de divida fluctuante do thesouro, no total de 9:000 contos, foi collocada ao juro médio de 3,70 %, além da commissão de 1 % ao anno sobre as letras d'importancia superior a 100 contos.

Este resultado demonstra á sociedade a situação folgada do nosso mercado de disponibilidade, onde o desconto para papel commercial se tem realisado de 4 a 6 %, conforme a garantia que offerece o credito pessoal dos figurantes nos letras.

O banco de Portugal resolveu—mais vale tarde que nunca—dar impulso ás operações redescuento, para as quaes estabeleceu a taxa variavel de 3/4 %, acima da do mercado livre de Londres, no dia da operação.

B. dos Santos.

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

BOLSAS	TÍTULOS	DIAS													
		17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	31	—
Lisboa...	Ações C. ^{os} de Ferro Portuguezes	—	—	106.500	106.000	106.000	—	106.000	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores » »	—	—	70.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. ^{os} de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	74.000	74.400	75.000	—	74.000	—	75.000	—	74.000	—	71.000	—	73.800	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	84.000	84.500	84.200	84.500	—	84.400	—	—	83.900	83.500	—	—	—	—
Paris....	Ações C. ^{os} de Ferro Portuguezes	592,50	595	593,75	595	595	585	—	—	—	—	—	—	580	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	205	215	215	213,75	213,50	—	—	—	—	210	214,25	214,25	—	—
	» Norte de Hespanha	—	—	—	376	375	—	—	—	—	—	371	—	370	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	344,25	344,25	—	—	—	—	—	344,25	—	—	—
	» Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes	365,50	368,50	368	365	367	365	—	364	362	362	363	363,75	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	349	349	—	347,50	346	348	—	346	347	346	348	347	—	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—	—	—
	» C. ^a da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres..	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	—	—
Amsterd.	Obrig. C. F. Atravez Africa	95,42	95,42	93,75	93,75	93	92,75	92,75	92,75	92	92	93	93,75	—	—
Bruxellas.	Obrig. C. de F. Atravez Africa	95,25	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EXPLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1890			1889			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE	
		KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	1890	1889	1890	1889
Companhia Real	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	5 11 Março	580	45.535:000	78:508	580	46.620:000	80:379	449.046:000	500.890:000	—	51.374:000
	12 18 »	»	40.430:000	69:706	»	49.420:000	85:206	489.446:000	550.340:000	—	60.864:000
	5 11 Março	82	3.077:000	37:524	82	3.992:000	48:682	29.778:000	43.204:000	—	43.423:000
	12 18 »	»	2.875:000	35:060	»	4.826:000	58:853	32.633:000	48.027:000	—	45.374:000
	5 11 Março	168	2.884:000	17:448	152	2.945:000	49:177	25.825:000	27.347:000	—	4.522:000
	12 18 »	»	2.759:000	16:422	»	3.433:000	20:644	28.584:000	30.480:000	—	1.896:000
	26 4 Março	49	584:550	30:607	»	—	—	4.644:250	—	—	—
	5 11 »	»	676:850	35:623	»	—	—	5.294:400	—	—	—
	12 18 »	»	510:480	26:867	»	—	—	5.801:580	—	—	—
Sul e Suesie.	12 18 Fev.	475	44.189:680	23:557	364	44.399:280	31:576	80.065:450	78.996:570	1.068:880	—
	19 25 »	»	44.780:240	24:480	»	44.400:770	34:584	94.845:360	90.397:340	4.448:020	—
Minho e Douro	26 4 Março	»	44.294:970	23:778	»	9.374:220	27:352	103.440:330	100.274:560	2.868:770	—
	24 31 Dez.	340	32.096:832	94:402	332	22.972:534	69:494	959.924:723	848.894:644	111.030:079	—
Beira Alta	1 7 Janeiro	»	45.876:034	46:694	»	45.469:743	45:694	45.876:034	45.469:743	706:318	—
	8 14 »	»	44.946:534	43:960	»	42.972:470	38:454	30.822:565	28.742:263	2.680:302	—
Guimarães	26 4 Março	253	8.425:546	32:446	253	7.304:204	28:858	65.463:224	68.261:863	—	3.098:639
	5 11 »	»	7.049:952	27:865	»	7.044:483	27:742	72.243:476	75.273:046	—	3.059:870
Norte de Hespanha	12 18 Fev.	34	700:250	20:595	34	731:540	24:545	5.048:340	5.206:340	—	157:970
	19 25 »	»	707:060	20:795	»	748:445	24:424	5.755:400	5.924:455	—	169:055
Madrid-Zaragoza-Alicante	26 4 Março	»	623:795	18:346	»	744:525	20:927	6.379:495	6.635:980	—	256:785
	5 11 Março	2803 Ps.	4.132:994	404	2803 Ps.	4.203:073	429 Ps.	44.455:966	44.609:396	2.4867	153:430
Andaluzes	12 18 »	»	4.169:426	447	»	4.259:095	449	42.625:392	42.868:490	—	243:098
	5 11 Março	2672	4.003:697	375	2672	844:702	316	9.645:224	9.082:947	532:307	—
Almansa-Valencia-Tarragona.	12 18 »	»	4.025:336	383	»	924:348	345	10.640:560	10.007:235	633:324	—
	26 4 Março	894	233:964	264	894	224:456	254	2.062:539	2.093:844	—	34:275
Madrid-Caceres Portugal	21 28 Fev.	353	223:822	569	393	234:428	588	4.750:707	4.585:300	165:407	—
	1 10 Março	»	328:594	836	»	285:778	727	2.079:304	4.874:078	208:223	—
	5 11 Março	429	49:507	445	429	53:257	424	545:625	554:454	—	5:829
	12 18 »	»	55:498	428	»	53:572	424	600:823	603:026	—	4:203

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

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes concedidas em fevereiro de 1890

JOHN JOSEPH HOOKER, residente em Londres.—Apparelho aperfeiçoado para travar os vehiculos das tramwyas, e outros no qual a força accumulada antes do vehiculo parar é utilizada para o pôr outra vez em movimento—5 de fevereiro—por 5 annos.

JOÃO EVANGELISTA VIANNA, residente em Lisboa.—Novo systema de carro para transporte de passageiros, fundamentado na construcção do estrado por fórma que o peso em virtude de compensadores horisontaes transversaes e diagonaes, é egual e exactamente dividido por toda a superficie do estrado—7 de fevereiro—por 5 annos.

JOSÉ THEODORO DA SILVA SATURNINO, residente em Lisboa.—Aperfeiçoamento de estabelecimentos de piscinas, para uso de banhos publicos e escola de natação—11 de fevereiro—por 5 annos.

CHARLES JAMES JUTSON e FREDERICK ABRAHAM PONPARD, residentes em Londres.—Novissimos melhoramentos em ferraduras para cavallos e diversos animaes—11 de fevereiro—por 1 anno.

BERNHARD NIENHAUS e JOHANNES GAETCKD, residentes em Colonia (Allemanha).—Porteiro automatico—11 de fevereiro—por 1 anno.

ALFREDO ROQUE GAMEIRO, residente em Lisboa.—Processo para a reproducção de desenhos denominado *Gelatinographia*—11 de fevereiro—por 2 annos.

WILHELM SPILKER, HERMANN BENDEL, MAX HAHN e CARL LOEWE, residente em Berlim o primeiro, em S. Francisco dos Estados Unidos o segundo e os ultimos em Berlim.—Novo processo para destruir os seres vivos semelhantes a microbios, taes como as cellulas de lavaduras, os bacillos, etc., contidos no vinho, nos licores e em outros liquidos alcoolicos semelhantes—13 de fevereiro—por 15 annos.

SCHNEIDER & C.^a, residente em França.—Obturador composto para bocchas de fogo—13 de fevereiro—por 15 annos.

FRIED KRUPP, Hessen (Allemanha).—Aperfeiçoamentos no fecho horizontal (systema Krupp) para bocchas de fogo de carregar pela culatra, afim de ser empregado com cartucho de metal.—13 de fevereiro—por 15 annos.

ALEXANDRE MITCHERLICH, residente em Fribourge en Brisgau (Allemanha).—Novo processo para fabricar pós com fibras curtas improprias para a fição—13 de fevereiro—por 15 annos.

J. N. FLESCHE, residente na cidade de Frier (Allemanha).—Geniusoel, petroleo inexploravel e com luz mais brilhante—14 de fevereiro—por 5 annos.

ROUSSEAU, PAUL CLEMENT DE LA BAUME, MARIA JOSEPH, DINIZ ALEXANDRE e CHAUTERAC MARIE JAM, residentes em Paris.—Novo processo de purificação dos alcools, phlegmas, vinhos, rhums, tafias, etc., e em geral de todos os liquidos e bebidas alcoolicas.—19 de fevereiro—por 15 annos.

THOMAS GILBERT BOWICH, inglez.—Processo e o apparelho competente para a mais perfeita purificação dos alcools por meio dos hydrocarbones—26 de fevereiro—por 15 annos.

EUGÈNE WORMS e JEAN BALÉ, residentes em Paris.—Processo cortimento acelerado por meio de tambores de rotação e applicação da electricidade (Prorogação)—27 de fevereiro—por 10 annos.

EMPREITADAS GBRAS

Foi acceite a proposta para construcção da empreitada geral denominada «ponte de Villa do Conde», feita pela empresa industrial portugueza, no concurso das obras publicas em 25 de novembro de 1889.

Foi mandada adjudicar á companhia nacional de construcções, pelo preço total de 288.000 réis a empreitada geral das obras de melhoramento da enseada da Povoia de Varzim.

CONCURSOS

Da cidade á estação de Guimarães

Está aberto concurso por espaço de sessenta dias a contar de 24 do mez findo, perante o governador civil do districto de Braga, para a construcção por empreitada geral, da estrada de serviço de Guimarães para a estação do caminho de ferro, da mesma cidade, na extensão de 627, m30. A base de licitação serão 83.000.000.

Na direcção das obras publicas do districto de Braga, estarão patentes durante o praso de concurso, a medição e a memoria descriptiva das obras, desenho do projecto da empreitada, caderno de encargos e serie de preços, isto até o dia 24 de maio, ultimo do concurso, e no qual pelas dez horas serão abertas as propostas no edificio do governo civil de Braga.

A obra deverá começar dentro do praso de trinta dias, a contar da data da portaria que approvar o termo de adjudicação, e estar concluida no praso maximo de dois annos.

O deposito provisorio de 2.075.000 réis, que, preferida a proposta, elevar-se-ha e no caso de ser a 5 por cento do valor da mesma no praso de oito dias.

Ponte de S. João de Loure e suas avenidas

No dia 19 no proximo mez de Maio terá logar no ministerio das obras publicas a abertura de propostas apresentadas ao concurso que de novo se acha aberto por espaço de sessenta dias para a construcção d'uma ponte e suas avenidas sobre o rio Vouga, na estrada districtal n.º 62 Bandeira á estrada real n.º 45, sitio de S. João de Loures.

A empreitada geral d'estas obras denominar-se-ha «Ponte de S. João de Loure e suas avenidas.»

Uma grade de ferro na Avenida

A commissão admistrativa da camara municipal de Lisboa abriu concurso até 15 d'Abril para o fornecimento e collocação d'uma grade de ferro para resguardo sobre a cortina situada no lado oriental da Avenida da Liberdade, tornejando para a rua Manuel José Coelho.

Até o mencionado dia recebem-se propostas no edificio da camara.

Ponte no estero das Lezirias

Está aberto concurso por 60 dias para a construcção d'esta ponte metallica, na estrada de Mertola a Villa Real de Santo Antonio, entre esta e Castro Marim.

A base da licitação é de 14.000.000 réis.

No proximo numero publicaremos todas as condições.

DIRECÇÃO DE OBRAS PUBLICAS DO DISTRICTO DE FARO

Construcções de uma ponte no estero da Carrasqueira

Em virtude do disposto na portaria de 19 de dezembro de 1889, annuncia-se que por espaço de 60 dias se abre concurso no governo civil do districto de Faro, para a arrematação da construcção d'uma ponte metallica sobre o estero da Carrasqueira no troço da estrada districtal n.º 192, Mertola a Villa Real de Santo Antonio, comprehendido entre Castro-Marim e Villa Real, constituindo uma empreitada geral sob a denominação de Ponte da Carrasqueira, sob as seguintes condições:

1.ª—O praso do concurso começa a correr da data d'este annuncio e termina a 8 de maio do presente anno, pelas 12 horas do dia.

2.ª—Durante o praso do concurso estarão o programma do concurso e o ante-projecto que serviu para determinar a base da licitação, patentes ao publico na direcção de obras publicas em Faro, desde as dez horas da manhã ás 3 da tarde em todos os dias uteis.

3.ª—A recepção das propostas terá logar n'uma das salas do governo civil de Faro, desde as 10 até ás 12 horas do dia 8 de maio, abrindo-se a esta hora as propostas perante a respectiva commissão.

4.ª—A base da licitação será a quantia de 30.000.000 réis.

5.ª—Para ser admittido a licitar é preciso:

1.º Que o concorrente mostre que effectuou na caixa

geral dos depositos ou nas suas delegações á ordem da direcção, o deposito provisorio de 750.000 réis.

2.º — Que apresente um desenho do projecto que o concorrente se propõe executar, constando de planta, alçado geral e côrtes na escala de $\frac{1}{200}$ para os dois primeiros e de $\frac{1}{50}$ para os ultimos, com uma descripção e justificação summarias das dimensões e disposições adoptadas.

3.º De uma serie de preços por unidade para todos os trabalhos e materiaes a empregar, incluindo o da simples cravação por metro de estaca, ou cylindro de fundação dos pilares.

4.º Que apresente documento pelo qual se obrigue a elevar, no caso de ser preferida a sua proposta, o deposito provisorio a 5 por cento do valor da mesma proposta, no praso de oito dias, a contar da data do *Diário do Governo* em que fôr publicado o annuncio declarando ter-se-lhe dado aquella preferencia.

5.º Que garanta a boa execução das obras por certificado que abone e sua capacidade para as dirigir por si mesmo, ou que se obrigue por declaração escripta a confiar a execução d'ella a pessoa que esteja nas circumstancias de bem as dirigir, e que, como tal, seja aceite pelo governo.

6.ª — O proponente poderá fazer-se representar por procurador bastante, devendo, n'este caso, vir junto aos documentos, a que se refere a condição anterior, procuração, com poderes especiaes, para todos os actos do concurso e licitação.

7.ª — Os depositos provisorio e definitivo podem ser feitos em dinheiro ou em titulos de divida publica portugueza pelo seu valor no mercado.

8.ª — As propostas de preço fechar-se-hão em sobrescriptos separados sem declaração alguma exterior, e serão escriptas nos termos seguintes: «O abaixo assignado obriga-se a executar a empreitada geral denominada ponte da Carrasqueira, a que se refere o annuncio de... de... de... pelo preço de... (por extenso), data e assignatura do concorrente, (por extenso) devidamente reconhecida, declarando a sua profissão e domicilio.

9.ª — As propostas de preço, a que se refere a condição antecedente, com os documentos de que tratam as condições 5.ª e 6.ª, serão fechadas n'outro sobrescripto com a seguinte legenda: «Proposta para a arrematação da empreitada geral denominada Ponte da Carrasqueira, feita por... (nome do proponente).

10.ª — No caso de ter lugar a licitação verbal a que se refere o artigo 25.º das instrucções de 18 de julho de 1887, a differença entre cada lanço não será inferior a 50.000 réis.

11.ª — Os arrematantes ficam sujeitos ás clausulas e condições geraes de empreitadas de obras publicas de 28 de abril de 1887, e instrucções para a arrematação, adjudicação de obras publicas e suas respectivas liquidações de 18 de julho de 1887 e disposições da portaria de 20 de fevereiro de 1880.

12.ª — O governo reserva-se o direito de não fazer adjudicação quando entenda que ella não é conveniente aos interesses publicos.

13.ª — Se o licitante preferido não fizer o deposito definitivo da empreitada que lhe for adjudicada, dentro do praso marcado no n.º 2.º da condição 7.ª, perderá, nos termos do § 1.º do artigo 32.º das citadas instrucções de 18 de julho de 1887, a importancia do deposito provisorio, a qual reverterá a favor do estado.

O mesmo succederá se o empreiteiro, tendo sido officialmente avisado para receber os documentos a que se refere o § 1.º do artigo 2.º das citadas instrucções, não se apresentar a recebê-los no praso de dez dias

contados do aviso, na respectiva direcção de obras publicas, conforme do mesmo aviso constar.

14.ª — Os documentos e propostas de preços, a que se referem as condições 5.ª e 8.ª, devem ser escriptos em papel sellado.

Direcção das obras publicas do districto de Faro, 6 de março de 1890.

O Director

Jose Estevão Affonso

AVISOS DE SERVIÇO

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Desde o dia 25 de março, o comboio ascendente n.º 1, correio, da linha do Minho: tem a paragem de um minuto no apeadeiro de Affife ao kilometro 92 para receber e deixar passageiros sem bagagens.

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE TORRES NOVAS A ALCANENA

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes supprimido os comboios n.ºs 3 e 4 (rapidados) e ampliado os comboios directos n.ºs 5 e 6, e tornando aquellas suppressão e ampliação necessaria a alteração do nosso comçoio n.º 1, é fixada a hora de partida d'este comboio, da estação de Torres Novas Villa, na 1 e 55 minutos da manhã, a partir do dia 25 de março.

Este comboio liga na estação de Torres Novas Leste com os comboios n.ºs 5, 8 e 48 da Companhia Real.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

Modificação ao horario dos comboios de 1 de junho de 1889

A partir do 1.º de abril de 1890, serão modificadas as marchas dos comboios n.ºs 5 e 7 entre Pampilhosa, Mangualde e Guarda e comboio n.º 8 entre Pampilhosa e Figueira, ficando estabelecidas da fôrma seguinte:

COMBOIO N.º 5—Pampilhosa, partida, 6,45 da tarde; Mangualde, chegada, 9,57 da tarde.

COMBOIO N.º 7—Mangualde, partida, 10,12 da tarde; Guarda, chegada, 1 da manhã.

COMBOIO N.º 8—Pampilhosa, partida, 6,40 da tarde; Figueira, chegada, 8,10 da tarde.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES Viagens de recreio a Sevilha

Festas da Semana Santa, procissão e outras solemnidades religiosas nos dias 1 a 6 d'abril.

Touradas nos dias 6, 12, 18, 19 e 20. Feira annual nos dias 18, 19 e 20. Corridas de cavallos e outras diversões nos dias 21 e 22 do mesmo mez.

Bilhetes de ida e volta com grande redução de preços, validos para:

Ida pelos comboios que partem de Lisboa ás 7 horas da tarde, e do Porto ás 3 horas da tarde nos dias 28 de março a 16 d'abril, ambos inclusivé;

Volta pelos comboios que partem de Sevilha ás 5,50 da manhã, nos dias 6 a 23 d'abril, ambos inclusivé.

Preços de ida e volta

DE LISBOA A SEVILHA	DO PORTO A SEVILHA
1.ª classe 14#300	1.ª classe 17#010
2.ª " 10#840	2.ª " 12#940
3.ª " 7#730	3.ª " 9#230

Não se concede meios bilhetes. E' concedido o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem. As differenças por mudanças de classe serão cobradas em

conformidade com as tarifas geraes de cada linha. Para mais esclarecimentos vejam-se os cartazes affixados nos logares do costume.

Leilão

Em 7 d'abril proximo futuro e dias seguintes por intermédio do agente de leilões sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, no Caes dos Soldados.

Em virtude do art. 33.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica nos dias e local supra indicados pelas 11 horas da manhã, de todas as remessas existentes com data anterior a 27 de janeiro de 1890, bem como outros volumes não reclamados.

Avisa-se portanto os consignatarios das remessas indicadas na relação abaixo, e d'outras que, sua menor importancia, se não mencionam, de que poderão ainda receber-as, pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do tráfego na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 5 d'abril, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.º 112 de 29 de agosto, de Valle Formoso a Coimbra, consignatario Morlau, 2 mallas e bahu, roupa, peso 114 kilos; 5953 de 12 de outubro, de Abrantes a Peso, consig. Antonio, 108 Taboas de solho, peso 960 k.; 2497 de 2 de outubro, de Cintra a Alcantara consig. Paulo Santos, 7 Grades vasias, peso 160 k.; 2731 de 16 de outubro, de Carregado a Payalvo, consig. Sousa, 2 caixas, roupa, peso 65 k.; 77440 de 31 de outubro, de Lisboa a Payalvo, consig. Homam, 1 casco vasto, peso 115 k.; 12495 de 20 de outubro de Coimbra a Lisboa g. v. consig. Pepin, 1 mala, amostras, peso 47 k.; 1612 de 16 de novembro, de Torres Novas v. a Lisboa p. v. consig. Macieira, 6 barris vasio, peso 192 k.; 2269 de 7 de novembro de Crato a Lisboa consig. Augusto, 1 porção, madeira, peso 3880 k.; 1995 de 12 de novembro, de Peso a Lisboa, consig. S. Martins, 2 saccos ditos vasio, peso 28 k.; 2027 de 18 de novembro de Peso a Lisboa, consig. S. Martins, 2 saccos ditos vasio, peso 28 k.; 14730 de 5 de novembro de Coimbra a Lisboa, consig. J. Costa, 1 caixa, passas, peso 72 k.; 23573 de 11 de novembro, de Porto A a Lisboa, consig. Comp.ª Industrial, 1 caixa injector, peso 12 k.; 5782 de 2 de outubro, de P. Bispo a Santarem, consig. C. Vasconcellos, 4 cascos vasio peso 60 k.; 6672 de 17 de novembro de Abrantes a Santarem, consig. C. Bravo, 1 caixote, estanho, peso 59 k.; 1801 de 5 de outubro, de Azambuja a Lisboa p. v. consig. J. Portugal, 1 quartolla vinho, peso 290 k.; 2861 de 11 de outubro, de Figueira a Lisboa, consig. J. Carvalho, 1 porção, mobilia, peso 1500 k.; 2321 de outubro, de Torres a Lisboa, consig. R. Nunes, 1 fardo, fazendas, peso 47 k.; 2249 de 21 de outubro, de Santa Comba a Lisboa, consig. M. Viegas, 1 caixas, batatas peso 80 k.; 1268 de 29 de setembro, de Gouveia a Lisboa, consig. J. Cabral, 2 caixas diferentes peso 60 k.; 6896 de 17 de outubro, de Ovar a Lisboa, consig. Breyner, 3 caixas garrafas peso 165 k.; 6997 de 21 de novembro, P. Bispo a Azambuja, consig. Correia, 2 cascos vasio, peso 270 k.; 1566 de 30 de novembro, de Esmoriz a C. Maças, consig. Reis, 1 fardo, cordas, peso 31 k.; 5708 de 25 de novembro de Lisboa mar a Porto, consig. Oliveira, 7 quartollas vasias, peso 700 k.; 9131 de 12 de outubro, de Valença a P. Bispo, consig. Negrão, 1 casco vasio peso 110 k.; 78201 de 3 de novembro de Lisboa, a Villa Franca, consig. S. Alves, 3 caixas bebidas peso 120 k.; 91591 de 22 de dezembro de Lisboa a Villa Franca, consig. Raymundo, 4 caixas garrafas, peso 690 k.; 12023 de 23 de setembro de Irun a Lisboa, consig. Silva, 1

caixa, conservas, peso 31 k.; 76 de 21 de outubro de Fuentes a Lisboa, consig. Dugos, volumes bagagem peso 290 k.; 33572 de 8 de outubro, de Irun a Lisboa, consig. S. Sousa, 1 caixa tecidos, peso 30 k.; 12900 de 5 de outubro, de Irun a Lisboa, consig. Cordeiro 2 caixas, drogas peso 116 k.

Combinações dos comboios n.ºs 5 e 6

Para attender á commodidade do publico, previne-se os passageiros que se destinem ou procedam das estações da Beira Alta, Minho e Douro e linhas da Galliza, de que terão toda a vantagem em utilizar os comboios n.ºs 5 e 6, que partem de Lisboa ás 11 horas da noite, e do Porto ás 3 da tarde, comboios estes, que além de estabelecer ligação immediata com as linhas antes mencionadas, conduzem carruagens directas desde e para Valença do Minho, e carruagens de toilette-cama entre Porto e Lisboa.

Os passageiros que para os indicados itinerarios escolherem os comboios correios n.ºs 7 e 8 que partem de Lisboa ás 9 horas da noite e do Porto ás 7 horas e 30 minutos da tarde, terão que sujeitar-se além do transbordo no Porto, a demoras importantes n'esta cidade ou em Valença, e em Pampilhosa se procedem ou se destinam á linha de Galliza ou da Beira respectivamente.

Correspondencia dos comboios n.ºs 5 e 6

PAMPILHOSA

Comboio n.º 5, chegada, 7 h. e 11 m.; Partida para a Beira Alta, 7 h. e 30 m.

Comboio n.º 6, chegada Beira Alta, 4 h. e 30 t.; partida para o Sul, 6 h. e 32 t.

PORTO

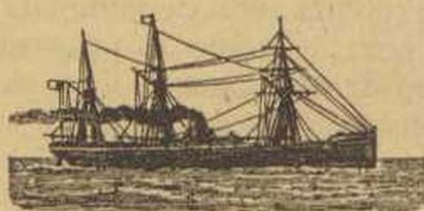
Comboio n.º 5, chegada, 10 h. e 30 m.; partida para o Minho e Galliza, 11 h. m.

Comboio n.º 6, chegada do comboio do Minho e Galliza, 2 h. e 10 t.

Comboio n.º 6, partida para o Sul, 3 h. t.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 7 de de abril o paquete «La Plata»
Para S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos.

Para Vigo e Southampton p paquete «Trent» esperado de 9 a 10 de abril

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

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

AGENTES

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

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

RUSTON, PROCTOR & C.^A

RESPONSABILIDADE LIMITADA

LINCOLN, INGLATERRA

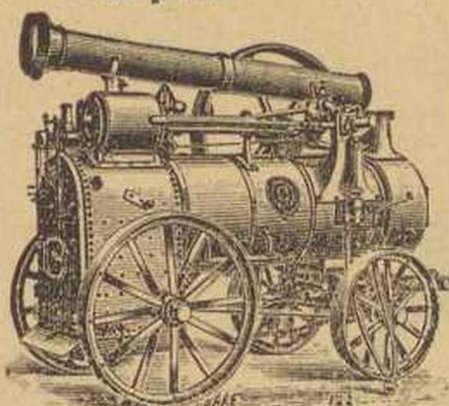
20:500

LOCOMOVEIS E TRILHADORAS
VENDIDAS

242

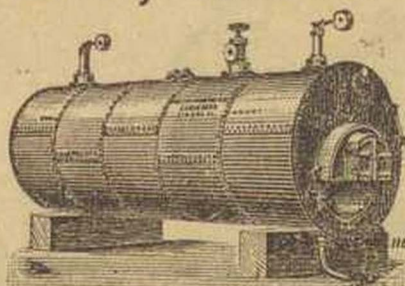
PRIMEIROS
PREMIOS

Machinas de vapor
De alta pressão
e Compound



Locomoveis de alta pressão e Compound

LOCOMOTORAS
ESCAVADORAS
Machinas para minas

Enviem-se
catalogos

Agente em Portugal

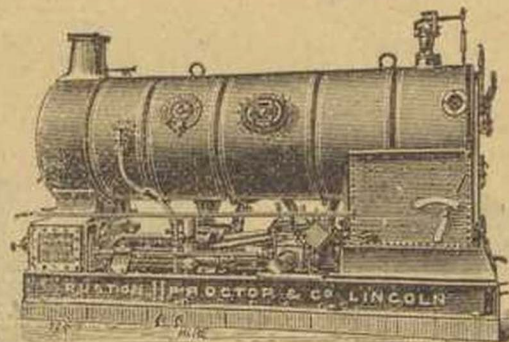
COMPANHIA CENTRO AGRICOLA INDUSTRIAL

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

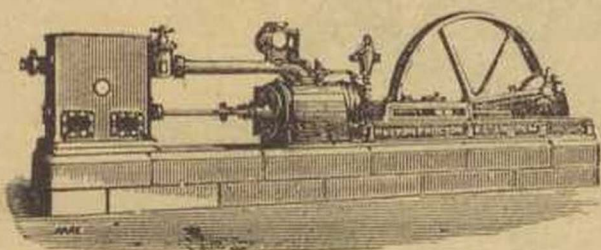
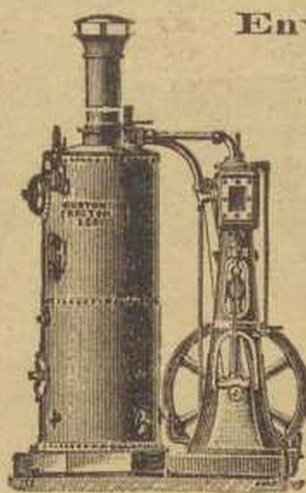
Enviem-se
CATALOGOS

CALDEIRAS
BOMBAS CENTRIFUGAS
Serras circulares

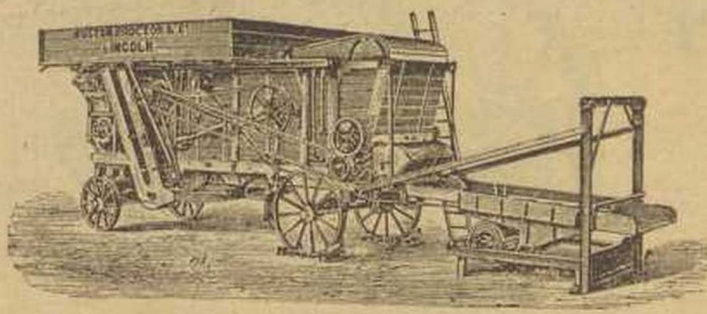
Trilhadoras
Moinhos para cannas
de assucar



Motores para luz electrica

Machinas com condensação, alta pressão
e Compound

Machinas verticais

Trilhadora de vapor com triturador e compressoras
da palha

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.

FRANCISCO RIVIÈRE

RONDA DE SAN PÉDRO 60 — BARCELONA

Officinas em San Martin de Provensals

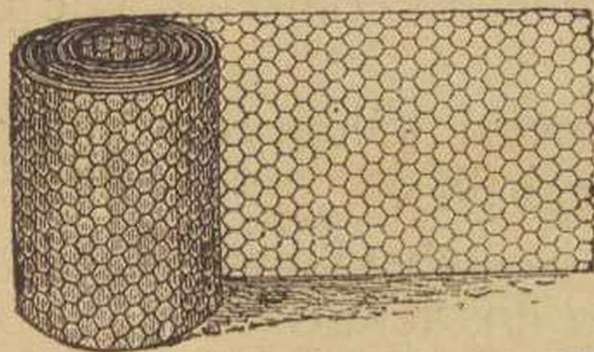
Manufatura de tecidos metallicos

Chapas perfuradas e seda 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 AMOSTRAS

Preços correntes



EMPRESA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

No dia 5 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para
S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e
Flores.

No dia 20 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para
a Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira e Fayal.

LISBOA

84, CAES DO SODRÉ 2.º

O AGENTE

Germano Serrão Arnaud

POZZOLANA DOS AÇORES

OU

CIMENTO HYDRAULICO

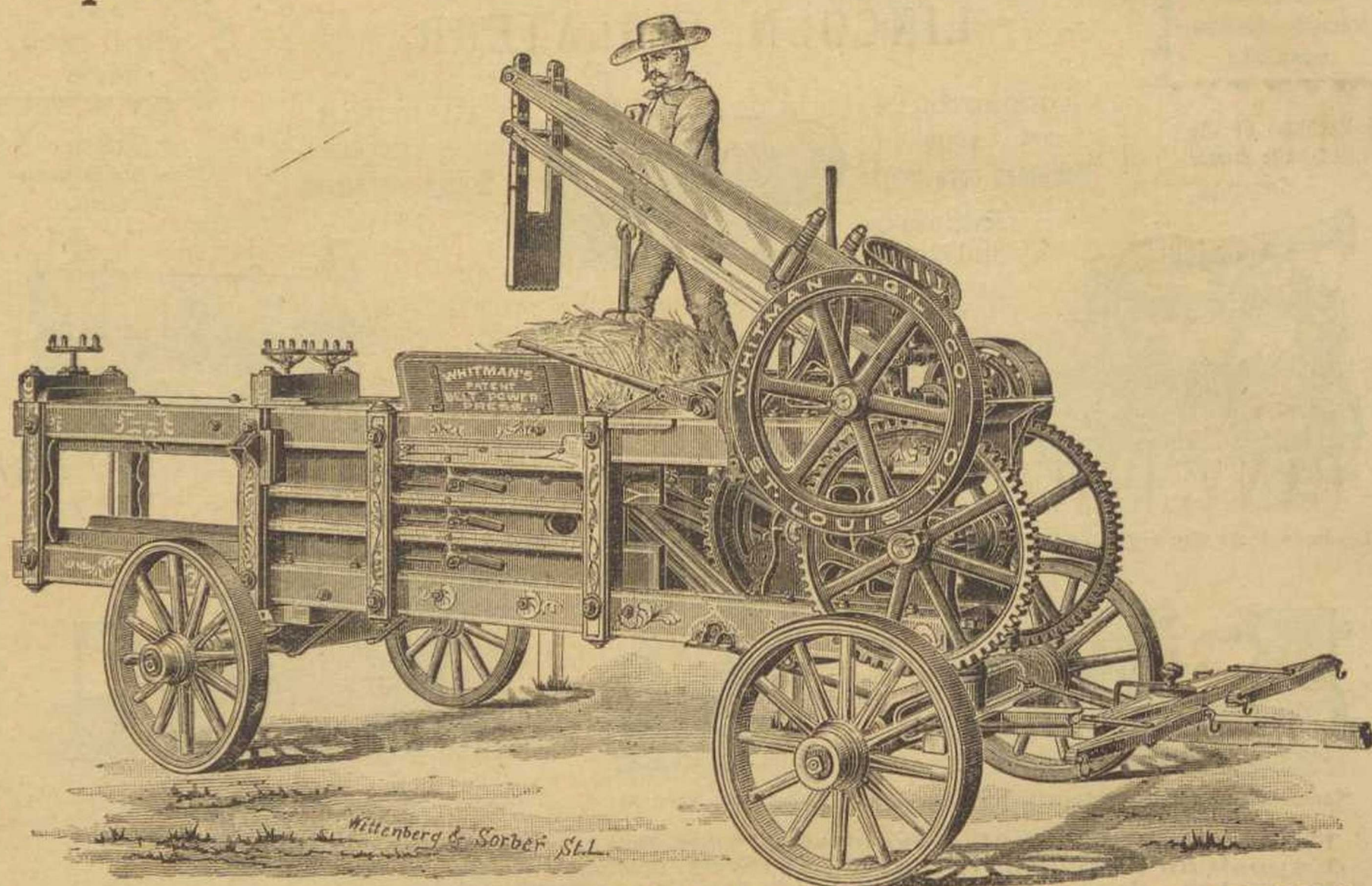
Germano Serrão Arnaud, — Lisboa, Caes do Sodré 84, 2.º

Material aprovado por todos os engenheiros, nacionaes e es-
trangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, cannos,
tanques, muralhas, poços, doka, caes, canaes, etc., etc.

Tem sido empregado nas obras do arsenal de marinha, da com-
panhia das aguas, caminhos de ferro portuguezes, alfandega do
Porto, barras da Figueira e S. João da Foz, pontes em Abrantes e
na Regua, e de muitas outras de vulto como aterro da Boa Vista
em Lisboa, doka de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, e enca-
namento do rio Alviella.

Os jazigos de pozzolana que exploramos na ilha de S. Miguel
(Açores) permitem-nos fornecer este material em quaesquer pro-
porções por maiores que sejam as exigencias dos pedidos, sendo
5 kilogrammas a quantidade minima para vendas.

Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa



PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHITMAN

PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

Estas machinas são d'um transporte facil, trabalhando com a força de 4 cavallos, produzem 600 fardos por dia.

Movidas por 2 cavallos, com o auxilio de 3 homens, podem comprimir 200 fardos de 55 kilos cada um, em 10 horas de trabalho.

A força da pressão é de 300 kilogrammas por metro cubico e pôde regular-se com toda a facilidade, o tamanho e peso dos fardos.

São muito simples, solidas e de facil manejo, apresentam grande vantagem para o transporte da palha e feno, e tornam-se de immensa utilidade para os exercitos, a que estão adoptadas na Russia e Italia.

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

Ala poente do Mercado 24 de Julho-Aterro da Boa Vista—Lisboa

Fabrica na Trafaria

DINAMITE

PREÇOS Dynamite n.º 1, cada kilogramma 850 »
 » » 3, » 450 réis
 Capsulas, a caixa de 100: S. 460 réis — D 700 réis — T 900 réis.
 Mecha ou Rastilho, preços conforme a qualidade.

AGENTES EM LISBOA: Lima Mayer & Filhos, R. da Prata, 56, 1.º—AGENTE NO PORTO: D. Mat' Feuerheer Junior & C.; Belmoum. R.

Empresa Industrial Portuguesa

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

CONSTRUCCÕES NAVAES COMPLETAS

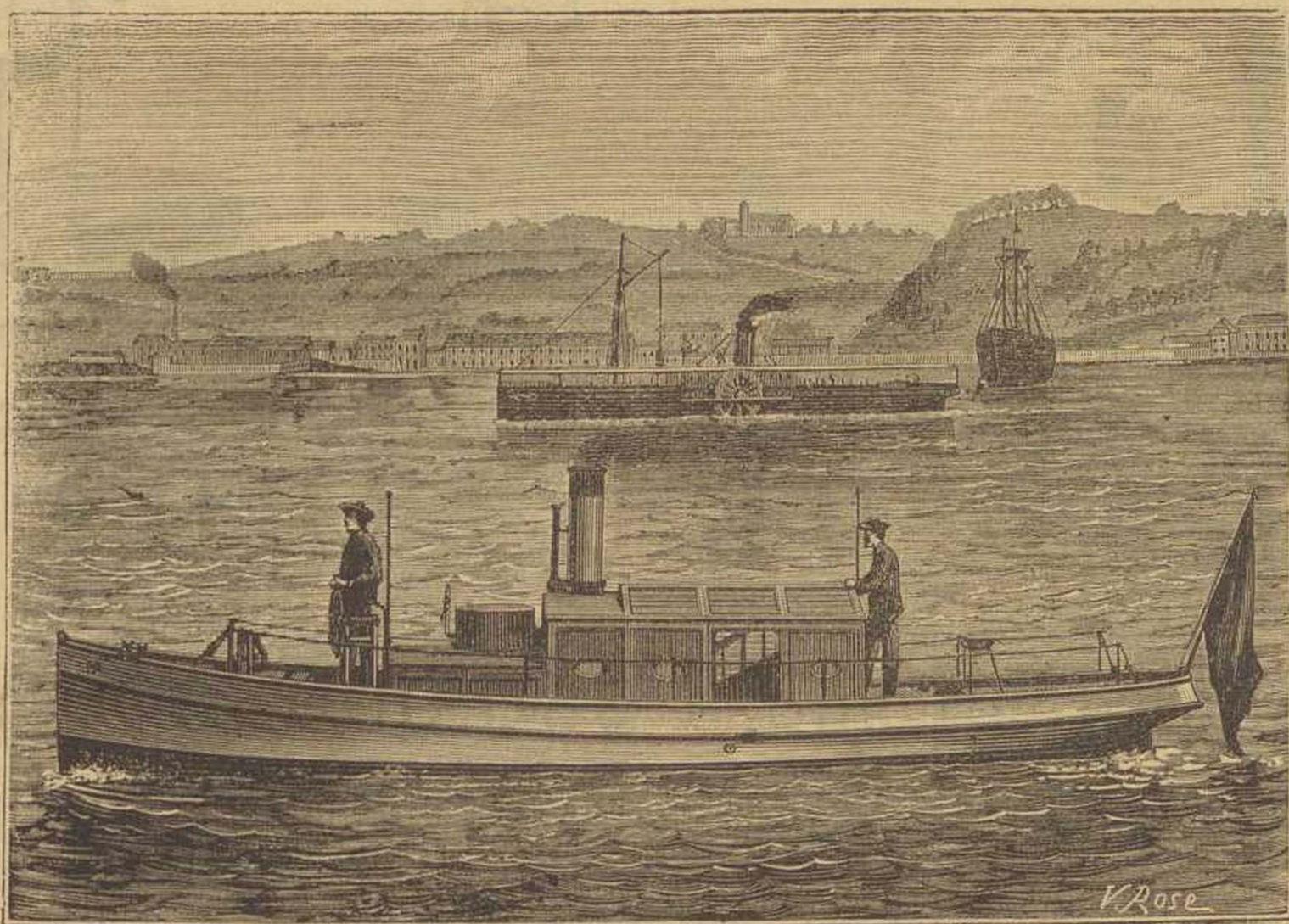
Construcção e assentamento de pontes Metallicas para Estradas e Caminhos de Ferro

E DE

COFRES À PROVA DE FOGO

CANALISAÇÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

Tubos de ferro para as mesmas fundidos em rampa e ao alto



Lancha de ferro a vapor construida em 1883 nas officinas da
EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA para serviço de reboque no Pará

Tem sempre promptos a entregar tubos de bocca e cordão e peças de ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, á vontade do comprador. Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiada ás suas officinas a execução de canalisações importantes, entre outras o esgoto da Penitenciaria de Lisboa na extensão de cerca de 4:000 metros de 0,30 de diametro.

É a fundição em Santo Amaro a unica que em Portugal tem a installação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem empregados em canalisações. Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmospheras. Os preços correntes fornecem-se a quem os solicitar, assim como os esclarecimentos de preços.

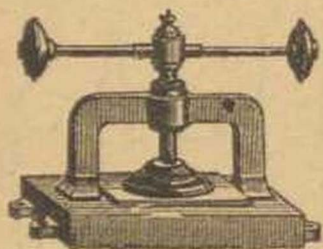
EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, LISBOA.

B. TRAYVOU

USINES DE LA MULATIERE

A LA MULATIERE-LES-LYON (Rhône) FRANCE



Fonderie, Forges et Ateliers de Construction
Ad'ppareils de Pesage

Ancienne maison Béranger & C.^{ie}, Fondée en 1827

Premiers Prix à toutes les Grandes Expositions
PARIS 1889—MÉDAILLE D'OR

DÉPÔTS AVEC ATELIERS DE RÉPARATIONS

à Paris, rue St. Anastase, 10 — à Lyon, rue Centrale, 41
à Marseille, rue Paradis, 31

AUGUSTO LAVERRE—REPRESENTANT À PORTO
INSTRUMENTS DE PESAGE BRÉVETÉS

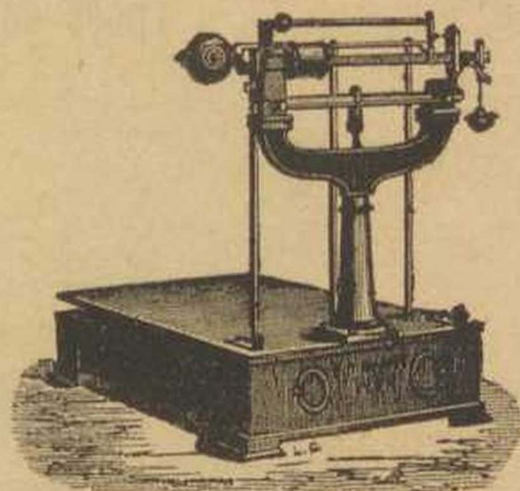
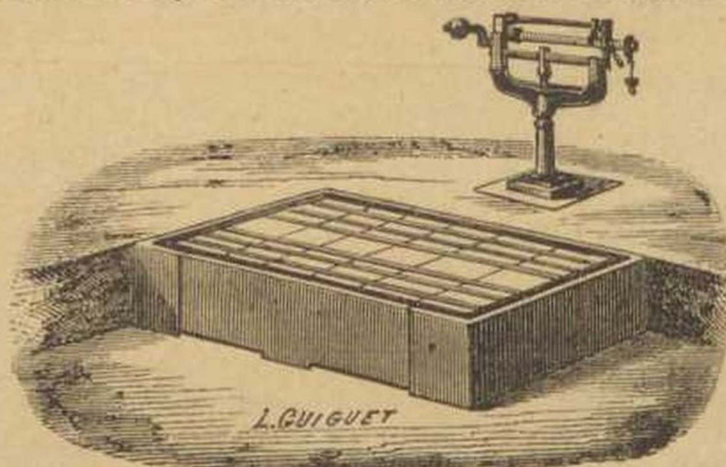
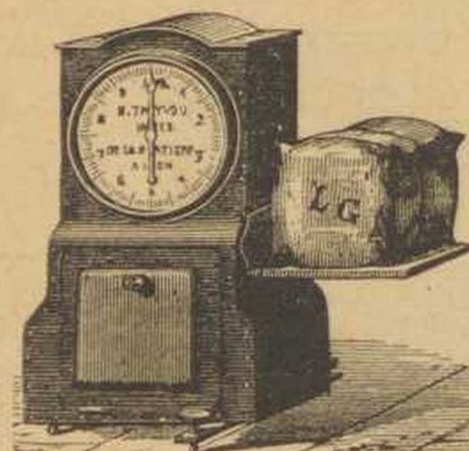
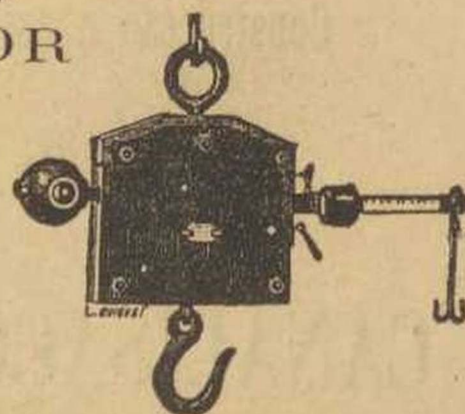
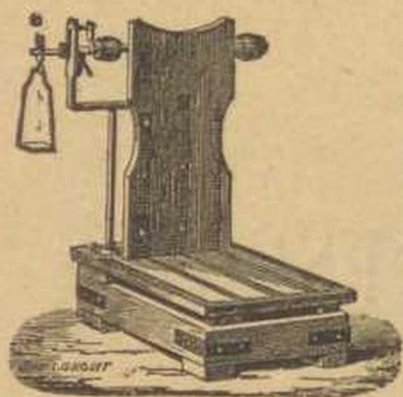
Bascules et balances automatiques, système Dujour, Breveté s. g. d. y.

Ponts-à-basculer pour chemins de fer, villes, industriels.

Bascules bois et métalliques au dixième et romaine ou double romaine

Balances Béranger—Presses à copier fer et fonte

Machines à essayer les métaux. Matériel de chemins de fer



GAZ DE LISBOA

Sociedade annonyma de responsabilidade limitada

Capital realisado 1.260:000\$000 réis

AR VÃO DE COKE

95 RÉIS

CADA ARROBA (15 KILOS) POSTO NO DOMICILIO

EM

Saccos chumbados de 3 arrobas (45 kilos)

OS PEDIDOS DEVEM SER DIRIGIDOS

Direcção da Companhia, 37, rua Victor Cordon
(Ferregial de Cima).

Deposito Central, rua do Instituto Industrial.

Armazem d'Exposição, rua Aurea, 77 e 79.

Posto fiscal, rua da Junqueira, 97 e 99.

Posto fiscal, largo da Roza, 4.

» » rua Formosa, 18.

» » largo do Beato ao Grillo.

Fabrica do Gaz em Belem.