

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

Contendo uma Parte Oficial 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

SUBScripção 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

Continua aberta n'esta redacção.

A comissão executiva da grande subscricção 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 publicá-lo, como tanto o desejavamos. Fizeram-n'o já os collegas diarios, o que torna menos sensivel a nossa falta.

SUMMARIO

Os conselhos superiores e as tarifas.—A nova tarifa de operarios.—Parte oficial.—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.—Linhas portuguezas.—Tunnel de S. Bento—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 distrito 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 sistema de levar os projectos de tarifas de caminhos de ferro ao exame isolado de diferentes corpos consultivos.

Mas ha outras razões 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 realizam, por isso, com frequencia e alem d'isso, quando tal sucede, 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, comerciante, 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 aprovados por governos de um doise mais paizes, além do nosso.

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

Isto produz que a approvação coincide com pequena diferença 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, sucederá que o projecto, já aprovado pelo do outro paiz, terá que ser convertido em execução lá, enquanto que da outra parte não sucederá outro tanto.

E como se regulam as questões que um tão anomalo estado de coisas pôde 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 convém —ou que mesmo não pôde—manter como está.

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

O de Madrid aprova-o a tempo de ser publicado no prazo 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

vigorará 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 assunto 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 maximas, 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 fórmula prática, 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 dificuldades e sem prejuízo 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 especiais 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 comissão de técnicos 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 circunstancias a obriga a eleval-os.

A tarifa, chamada *de operarios*, para o serviço dos comboios especiais de 3.^a classe entre Lisboa e Porto, foi inventada pela companhia real, espontaneamente, sem o menor pedido ou indicação estranha, com o louvável fim de beneficiar as classes trabalhadoras, e promover o aproveitamento das forças que o paiz tem em si, facilitando ás populações das províncias do norte o virem a Lisboa buscar trabalho, em logar de muitas vezes pela ignorância do quanto a sua actividade aqui pôde ser útil, 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 províncias 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 elles, receber da empresa marítima o valor das passagens que não cobrou.

Pois bem! O que faziam os tais 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 constituida 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, recheadas 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, temos 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, com tudo estimar em metade, ou 1:000 toneladas annuas as transportadas por esta forma, com prejuízo 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, suprimir 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 aumento nos preços, indispensável 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 também 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 OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria
DIRECCÃO 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 aprovar 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 realizou mais um contrato para o transporte de farinhas, das estações entre Lisboa e Povoa 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 semeas recebendo, no fim do anno, o bónus da diferença 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 bónus 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 das horas no relogio da torre, celebre pela sua construcção esquisita, e mais pela grotesca procissão de cavaleiros e ursos, que perpassa á frente da pasmaceira publica, como n'um vulgar realejo de feira de província, 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 allemaes 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 Goeethe... e do ex-chanceller de ferro.

E' que este paiz, entre outras originalidades, tem a de se dividir em zonas onde se falam idiomas diferentes, 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 obligatorios da Suissa, pelos explendidos passeios que d'elle se realizam.

Para ir directamente temos que tomar, na mesma estação por onde entramos, o comboio para Scherzigen, 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 Bödeli, 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 parallello 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, Mergilgen, 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 forma 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'almoco.

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

Interlaken não é, por assim dizer, mais que uma rua larga, comprida guarnevida de hoteis 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 innumerias excursões que tem a fazer, d'este ponto, quem quiser 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 efeito 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. Encravada entre as altas montanhas da Jungfrau e do Nöbgant (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 trópegos 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 sistema 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'hoteis, e celebre pelo instituto ali estabelecido por um medico suíço 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 explendido panorama do occaso do sol sobre a Jungfrau, dando tonificações tão variadas ás toalhas de gelo que produzem um efecto 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 préviamente um trem para no dia seguinte partir muito cedo a realizar a mais deliciosa excursão ás nascentes dos Lütschinas.

Custa regularmente 20 francos para uma até trez pessoas e convém 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 construem 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.

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

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

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

Em 1824 o numero de machinas construidas eleva-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, emprehendendo-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 direccão geral da importante sociedade, está desde 1864 a cargo do distinto engenheiro de minas M. Adolphe Greiner.

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

A populaçao 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 máquinas 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 Concelho, 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 refeitorio.

A grande officina das pontes com os seus annexos mede 15:000 metros quadrados, e está organisada 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 officinas 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, possue 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 mineral 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 officinas, seis dos quaes comportam cada um 1:200 toneladas de mineral ou de quaisquer outras mercadorias podendo os outros seis carregar 2:300 toneladas.

Nos canaes entre Anvers e Liége 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 construção e reparação dos navios d'alto bório, e dos barcos de navegação fluvial.

Em Seraing, na séde das suas grandes officinas, são innumerias as instituições de caridade que tem fundado, entre as quaes citaremos, um hospital, enfermaria, asylo para orpháos, 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 construções 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 empreza comercial 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 tráfego os productos ingleses, 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 comunica 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 comerciantes 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 tém dedicado a descrever Portugal — nação por quem 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 pena brilliantissima 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 berbères dos Kabylas, contra as guarnições dos presídios castelhanos de Ceuta, Penon de Vélez, Alhucemas e Mellila.

Nessa 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 reprodução 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, no tavelmente 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 lembarmos que elle falla d'uma nação contra quem não só a Hespanha, como quasi toda a Europa — nós memos — professa accentuada antipatia.

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 escrupulos 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 permitirá nunca que nenhuma potencia européa, 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 pretenções brutaes, a que se devem oppôr a valentia leal e a dignidade comprovada dos paizes ameaçados.

A Inglaterra crava eternamente os olhos cubicos n'aquellas regiões fertilissimas e vastas que se estendem de Tunis á colonia do Cabo, de Cabo Verde ao território 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 hespanhoes commandados pelos marechal D. Leopoldo O'Donnell, e pelo infeliz general Prim; as batalhas de Castillejos, Guad-el-Jelu, Guaod-Ras, a realização 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 deta-lhes notabilissima.

Felicitando o nosso bom amigo e collega pela sua uitima e interessante producção, resta-nos agradecer-lhe a amabilidade da offerta, e a delicadeza da dedicato-ria 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 explo-ração das aguas thermaes do Gerez.

E' uma questão esta, que desconhecemos totalmente, e por isso vamos ler com attenção a interessante expo-sição 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 relatorio d'esta compa-nhia.

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

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

No anno de 1889, as circunstancias favoreceram extraordinariamente o movimento. Foi visivel o desenvolvimento em todos os transportes dentro e fóra da cidade. A suppressão 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 Jerónimos em Belem; e a acclamação d'el-rei D. Carlos foram factores importantes d'esse movimento.

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

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

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 pessoaes 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 facultade de adquirirem bilhetes com aquelle mesmo bonus.

Extravagante modo de acabar com a chamada anomalia!

Diremos que anomala, 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 pro-porcionalmente 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	3-6:262\$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 fo-ram 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 im-portante augmeuto da receita, devido ás causas que já refe-rimos.

A diminuição de lucros foi, conforme o relatorio, de 2:548\$031 réis. Esta, porém, não é a verdadeira diferença entre os lucros de 1889 e 1888, porquanto na conta da despesa de 1888 figuram os encargos da dívida, que em 1889 deixaram em parte de pagar-se aos prestamistas, em virtude das chamadas das prestações, e a diferença 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 aumentada 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 aprovado o novo projecto de traçado da linha de Vendas Novas, sem que a estação *terminus* d'este seja propriamente em Santa-tarem, 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'Al-meirim e praça de D. Luiz.

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

Então a associação commercial e os jornaes da loca-lidade não tiveram força para protestar contra aquella exigencia e para, na defeza dos interesses locaes, se opo-reem 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, li-gando esta na linha do norte o mais proximo possivel da estação, como o determinou a portaria de 16 de de-zembro 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 amisade e immerecidos elogios de tão distinto collega, e devemos responder ao seu reparo, que tambem nós não bitolamos as nossas relações de amisade pessoal, pelas questões entre os governos; aliaz não continuariamos a considerar como amigo o intelligent engenheiro inglez que esta nos escreve.

E tanta mais rasão temos para o estimar, que, na sua noticia vêmos bem afirmada 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 álem 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 distinto explorador Serpa Pinto, offerecendo-os á commissão da subscricção 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 intelligent 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 noute n'estas importantes obras.

Pessoal da Companhia Real.—Na vaga do presidente do concelho de administração deixada por falecimento 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 fiscalisação 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 Olivaes, 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 deante, 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 reis 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 lugar 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 lugar 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.^m 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 deante, em casa dos ill.^m srs. D. M. da Costa Ribeiro & C^o, 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 sede do Banco, e na sua agencia do Porto.

COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

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

Aquelles a quem convir receber no Porto as suas obrigações se dignarão participar 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 deante, 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)

1º Sorteio:—Lista numerica das obrigações que sahiram sorteadas em sessão publica de hoje para amortisamento correspondente ao 1º 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, 16:519, 17:264, 20:329, 21:760.—O administrador delegado, Marquês de Fontes Pereira de Melo; 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. 48º e em harmonia com o disposto no art. 41º 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. 40º dos estatutos, são convidados todos os srs. accionistos habéis para tomarem parte na assembléa, a depositarem na caixa da Companhia, até às 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 depósitos dos titulos, e que servirão de bilhetes de admissão.—O presidente da assembléa geral, Fernando Pereira Palha.

Lisboa, 17 de março de 1890.

SOCIEDADE DOS CAMINHOS DE FERRO DE MADRID

—CÁCERES—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 1º de abril de 1890, será pago a partir d'este dia a rasão de 7 francos e 21 centessimos pela dedução de 0,29 centessimos, para pagamento dos impostos estabelecidos pelas leis francesas.

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 Italiens 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 Lyonnaise de Dépôts et Comptes Courants e de Crédit Industriel, Palais Saint Pierre; em Londres em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.º 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 saída do sr. de Bismarck produziu um certo efeito no nosso mercado, mas esse facto, considerado a princípio pelos banqueiros alemães como capaz de provocar uma grande baixa dos fundos, não teve o resultado que os vendedores esperavam.

E' certo que uma novidade d'esta importância não nos podia deixar insensíveis, mas à 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 lugar a uma nova melhoria dos preços, justificada pelas compras consideráveis, em virtude das próximas emissões.

Os nossos 3% estavam a 88 ex-coupon, e estavam 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 personne de mort» foi o que sucede.

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

Os fundos estrangeiros mantêm-se muito firmes: 92,35 o italiano, 73 3/8 o exterior 63,56 o português, 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.

Anuncia-se para breve a conversão em 4% do 5% de 1862, operação que os portadores temem todo o interesse em aceitar.

O Banco de França mantém o seu nível do princípio do mes de 4:190 a 4:200.

O Comptoir National 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 aumento, em todas as redes, e n'uma proporção notável 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 1,215.

Os estrangeiros estão menos animados: 468 os Austriacos, 276 os Lombardos, 372 o norte d'España 318 o Zaragoza 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 político e financeiro.

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

As afirmativas de paz do jovem imperante alemão, que se apressou em significar aos governos estrangeiros que a retirada de Bismarck não importava alteração da politica externa alemã, nos ultimos annos consagrada a evitar o flagello da guerra, animaram a especulação de forma que os preços, passados poucos dias começaram a repôr se, gracias sobretudo ás recompras do descoberto, a que a melhoria da situação monetaria dos grandes mercados europeus transtornará os calculos d'aproveitar este enjeo para a aquisição de lucro avultado, se as carteiras se alliaviassem precipitadamente.

O nosso mercado não pôde 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 dívida interna, depressão que, aliás, foi de pouca dura, visto que tivera origem no mau humor a que dera lugar a resolução que o governo adoptou de contractar directamente com um grupo francez um empréstimo de cerca de cerca de 9.300 contos efectivos, cujo contrato já está assinado 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 época do pagamento dos coupons.

O empréstimo é destinado ás praças estrangeiras—o que na conjuntura 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 1b, 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 amortisamento d'estas obrigações serão pagos semestralmente depois de decorrido o semestre vencido nos dias 1 de abril e 1 de outubro de cada anno, sendo o valor de cada coupon semestral em Portugal 1.800 réis, em Londres 1b. 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 efectuar-se até ulterior resolução, sem que sejam apresentados nesse 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 efeitos, como titulos de dívida fundada.

As inscrições, que como dissémos tinham desciido 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 atenção da capitalização 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 circunstancia apontada.

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

A nova emissão de letras de dívida fluctuante do tesouro, no total de 9.000 contos, foi collocada ao juro médio de 3,70%, alem da comissão de 1% ao anno sobre as letras d'importancia superior a 100 contos.

Este resultado demonstra á saciedade a situação folgada do nosso mercado de disponibilidade, onde o desconto para papel comercial se tem realizado de 4 a 6%, conforme a garantia que oferece o credito pessoal dos figurantes nos lettras.

O banco de Portugal resolveu—mas vale tarde que nunca—dar impulso ás operações redesconto, 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 . .	Acções C.ºs de Ferro Portuguezes	—	—	406,500	406,000	406,000	—	406,000	—	—	—	—	—	—	
	» Ascensores » »	—	—	70,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. C.ºs de Ferro Portuguezes	74,000	74,400	75,000	—	74,000	—	75,000	—	74,000	—	74,000	—	73,800	—	
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	» C. de F. Atravez d'Africa	84,000	84,500	84,200	84,500	—	84,400	—	—	83,900	83,300	—	—	—	
Paris . . .	Acções C.ºs de Ferro Portuguezes	592,50	593	593,75	593	593	583	—	—	—	—	—	—	580	
	» Madrid-Caceres-Portugal	203	215	215	213,75	213,50	—	—	—	—	210	214,25	214,25	—	
	» Norte de Espanha	—	—	—	376	375	—	—	—	—	—	371	—	370	
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	344,25	344,25	—	—	—	—	—	344,25	—	—	
	» Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. C. de Ferro Portuguezes	363,50	368,50	368	363	367	363	—	364	362	362	363	363,75	—	—	
	» Madrid-Caceres-Portugal	349	349	—	347,50	346	348	—	346	347	346	348	347	—	—
	» Norte de Espanha, 1.ª hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	» C. de F. Atravez Africa	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—	—	
	» C.º d. 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	—	
Bruxelas.	Obrig. C. de F. Atravez Africa	95,25	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	—	—	

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPANHIA	LINHAS	PERÍODO DE EXPLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO				DESDE 1 DE JANEIRO					
			1890		1889		TOTAES		TOTAES			
			KIL.	REIS	KIL.	REIS	KIL.	REIS	1890	1889		
Real	Antiga rede (1)	de a	5 14	Março	580	45,535:000	78,508	580	46,620:000	80,379	449,016:000	500,890:000
		12 18	»	»	40,430:000	69,706	»	49,420:000	85,206	489,446:000	550,310:000	
	Nova rede não garantida (2)	5 14	Março	82	3,077:000	37,524	82	3,992:000	48,682	29,778:000	43,201:000	
		12 18	»	»	2,875:000	35,060	»	4,826:000	58,853	32,633:000	48,027:000	
	» » garantida (3)	5 14	Março	468	2,884:000	47,448	452	2,945:000	49,477	25,825:000	27,317:000	
		12 18	»	»	2,759:000	46,422	»	3,433:000	20,644	28,584:000	30,480:000	
	Ramal de Cascaes	26 4	Março	49	584,550	30,607	»	—	—	4,614,250	—	
		12 18	»	»	676,850	35,623	»	—	—	5,294,400	—	
	Sul e Sueste	5 14	»	»	540,480	26,867	»	—	—	5,804,580	—	
		12 18	Fev.	475	44,489,680	23,557	364	44,399,280	31,576	80,065,450	78,996,570	
Companhia Real	Minho e Douro	19 25	»	»	44,780,210	21,480	»	44,100,770	31,584	94,845,360	90,397,340	
		26 4	Março	»	44,294,970	23,778	»	9,374,220	27,352	103,440,330	100,274,560	
	Beira Alta	24 31	Dez.	310	32,096,832	94,402	332	22,972,534	69,494	959,924,723	848,894,634	
		4 7	Janeiro	»	45,876,034	46,694	»	43,469,743	45,694	45,876,034	45,469,743	
	Norte de Espanha	8 14	»	»	44,946,534	43,960	»	42,972,470	38,454	30,822,563	28,712,263	
		26 4	Março	253	8,425,516	32,446	253	7,304,204	28,858	65,463,224	68,264,863	
	Guimarães	5 14	»	»	7,049,952	27,865	»	7,041,183	27,742	72,243,476	75,273,046	
		12 18	Fev.	34	700,250	20,595	34	731,510	24,545	5,018,340	5,206,310	
	Madrid-Zaragoza-Alicante	19 25	»	»	707,060	20,793	»	748,443	24,421	5,755,400	5,924,455	
		26 4	Março	»	623,795	18,346	»	744,525	20,927	6,379,495	6,633,980	
	Almansa-Valencia-Tarragona	5 14	Março	2803 Ps.	4,432,994 Ps.	404	2803 Ps.	4,203,073 Ps.	429 Ps.	14,433,966 Ps.	14,609,396 Ps.	
		12 18	»	»	4,469,426	447	»	4,259,095	449	12,625,392	12,868,490	
	Andaluzes	5 14	Março	2672	4,003,697	375	2672	844,702	316	9,645,224	9,082,917	
		12 18	»	»	4,025,336	383	»	924,348	345	10,640,560	10,007,235	
	Almansa-Valencia-Tarragona	26 4	Março	894	233,964	264	894	224,436	234	2,062,339	2,093,844	
		21 28	Fev.	393	223,822	569	393	234,428	388	4,750,707	4,585,300	
	Madrid-Cáceres Portugal	4 10	Março	»	328,594	836	»	285,778	727	2,079,304	4,874,078	
		12 18	»	»	53,498	428	»	53,572	424	600,823	605,026	

(1) Comprende 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 à Figueira e Alfarelos.

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes concedidas em fevereiro de 1890

JOHN JOSEPH HOOKER, residente em Londres.—Apparelho aperfeiçoado para travar os veículos das tramways, e outros no qual a força acumulada antes do veículo parar é utilizada para o pôr outra vez em movimento—5 de fevereiro—por 5 anos.

JOÃO EVANGELISTA VIANNA, residente em Lisboa.—Novo sistema de carro para transporte de passageiros, fundamentado na construção do estrado por forma que o peso em virtude de compensadores horizontais transversais e diagonais, é igual e exactamente dividido por toda a superfície do estrado—7 de fevereiro—por 5 anos.

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

CHARLES JAMES JUTSON e FREDERICK ABRAHAM PONPARD, residentes em Londres.—Novíssimos melhoramentos em ferraduras para cavalos e diversos animais—11 de fevereiro—por 1 anno.

BERNHARD NIENHAUS e JOHANNES GAETCKE, residentes em Colonia (Alemanha).—Porteiro automato—11 de fevereiro—por 1 anno.

ALFREDO ROQUE GAMEIRO, residente em Lisboa.—Processo para a reprodução 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 últimos em Berlim.—Novo processo para destruir os seres vivos similares a microbios, tais como as células de lavaduras, os bacilos, etc., contidos no vinho, nos licores e em outros líquidos alcoólicos similares—13 de fevereiro—por 15 annos.

SCHNEIDER & C.º, residente em França.—Obturador composto para bocas de fogo—13 de fevereiro—por 15 annos.

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

ALEXANDRE MITCHERLICH, residente em Fribourgo en Brisgau (Alemanha).—Novo processo para fabricar pó com fibras curtas impróprias para a fiação—13 de fevereiro—por 15 annos.

J. N. FLESH, residente na cidade de Frier (Alemanha).—Geniusoil, petróleo inexplorável e com luz mais brilhante—14 de fevereiro—por 5 annos.

ROUSSEAU, PAUL CLÉMENT DE LA BAUME, MARIA JOSEPH, DINIZ ALEXANDRE e CHAUTERAC MARIE JAM, residentes em Paris.—Novo processo de purificação dos alcoóis, phlegmas, vinhos, rhums, tâias, etc., e em geral de todos os líquidos e bebidas alcoólicas—19 de fevereiro—por 15 annos.

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

EUGÉNE WORMS e JEAN BALE, residentes em Paris.—Processo de corte acelerado por meio de tambores de rotação e aplicação da electricidade (Prorrogação)—27 de fevereiro—por 10 annos.

EMPREITADAS GBRAES

Foi aceite a proposta para construção da empreitada geral denominada «ponte de Villa do Conde», feita pela empresa industrial portuguesa, no concurso das obras públicas em 25 de novembro de 1889.

Foi mandada adjudicar à companhia nacional de construções, pelo preço total de 288.000 réis a empreitada geral das obras de melhoramento da enseada da Povoa de Varzim.

CONCURSOS

Da cidade á estação de Guimarães

Está aberto concurso por espaço de sessenta dias a contar de 24 do mês findo, perante o governador civil do distrito de Braga, para a construção por empreitada geral, da estrada de serviço de Guimarães para a estação do caminho de ferro, da mesma cidade, na extensão de 627,30. A base de licitação serão 83.000.000 réis.

Na direcção das obras públicas do distrito de Braga, estarão patentes durante o prazo 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 edifício do governo civil de Braga.

A obra deverá começar dentro do prazo de trinta dias, a contar da data da portaria que aprovar o termo de adjudicação, e estar concluída no prazo máximo de dois annos.

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

Ponte de S. João de Loure e suas avenidas

No dia 19 no proximo mês de Maio terá lugar no ministerio das obras públicas a abertura de propostas apresentadas ao concurso que de novo se acha aberto por espaço de sessenta dias para a construção 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 comissão administrativa da câmara municipal de Lisboa abriu concurso até 15 d'Abri para o fornecimento e colocaçao 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 edifício da câmara.

Ponte no esteiro das Lezirias

Está aberto concurso por 60 dias para a construção d'esta ponte metálica, na estrada de Mertola a Villa Real de Santo António, 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 PÚBLICAS DO DISTRITO DE FARO

Construções de uma ponte no esteiro da Carrasqueira

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

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

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

3.º—A recepção das propostas terá lugar 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 comissão.

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

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

1.º Que o concorrente mostre que efectuou 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 cōrtes na escala de 1/200 para os dois primeiros e de 1/50 para os ultimos, com uma descrição e justificação summaria 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 prazo 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 circunstancias de bem as dirigir, e que, como tal, seja aceite pelo governo.

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

8.^o — As propostas de preço fechar-se-hão em sobrescriptos separados sem declaração alguma exterior, e serão escriptas nos termos seguintes: «O abaixo assignando 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 assinatura do concorrente, (por extenso) devidamente reconhecida, declarando a sua profissão e domicilio.

9.^o — 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 sobrecripto com a seguinte legenda: «Proposta para a arrematação da empreitada geral denominada Ponte da Carrasqueira, feita por... (nome do proponente).

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

11.^o — Os arrematantes ficam sujeitos ás clausulas e condições geraes de empreitadas de obras publicas de 28 de abril de 1887, e instruções 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.^o — O governo reserva-se o direito de não fazer adjudicação quando entenda que ella não é conveniente aos interesses publicos.

13.^o — Se o licitante preferido não fizer o deposito definitivo da empreitada que lhe for adjudicada, dentro do prazo marcado no n.^o 2.^o da condição 7.^a, perderá, nos termos do § 1.^o do artigo 32.^o das citadas instruções 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 oficialmente avisado para receber os documentos a que se refere o § 1.^o do artigo 2.^o das citadas instruções, não se apresentar a recebel-os no prazo de dez dias

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

14.^o — 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 Esterão Affonso

AVISOS DE SERVIÇO

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Desde o dia 25 de março, o comboio ascendenente 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 suprimido os comboios n.^{os} 3 e 4 (rápidos) e ampliado os comboios directos n.^{os} 5 e 6, e tornando aquellas suppressão e ampliação necessaria a alteração do nosso comboio 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 forma 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 Serilha

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 reducção 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 marzo 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 ⁷ 300	1. ^a classe 17 ⁷ 010
2. ^a " 10 ⁷ 840	2. ^a " 12 ⁷ 940
3. ^a " 7 ⁷ 730	3. ^a " 9 ⁷ 230

Não se concede meios bilhetes. E' concedido o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem. As diferenças 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 Cândido 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-há 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 consignatários das remessas indicadas na relação abaixo, e d'outras que, sua menor importância, 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, consignatário Morlau, 2 mallas e bahú, roupa, peso 114 kilos; 5953 de 12 de outubro, de Abrantes a Peso, consig. António, 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 vazio, 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 vazios, 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 vazios, peso 28 k.; 2027 de 18 de novembro de Peso a Lisboa, consig. S. Martins, 2 saccos ditos vazios, 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 casclos vazios 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 casclos vazios, peso 270 k.; 1566 de 30 de novembro, de Esmoriz a C. Maçãs, 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 vazio 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 tecidós, 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 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 inexcedíveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

Há a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portuguezes.

AGENTES

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

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

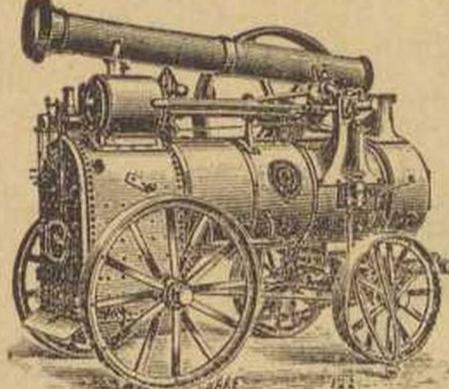
RUSTON, PROCTOR & C. A.

RESPONSABILIDADE LIMITADA

LINCOLN, INGLATERRA

20:500
LOCOMOVEIS E TRILHADORES
VENDIDAS

Machinas de vapor
De alta pressão
e Compound

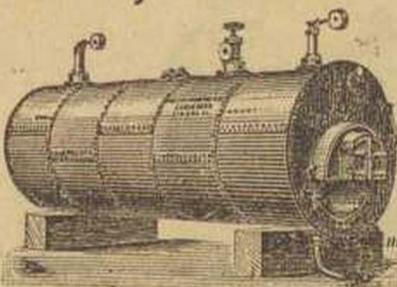


Locomoveis de alta pressão e Compound

LOCOMOTORAS

ESCAVADORAS

Machinas para minas

Enviam-se
catalogos

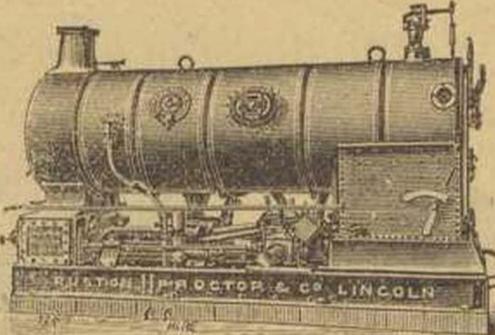
CALDEIRAS

BOMBAS CENTRIFUGAS

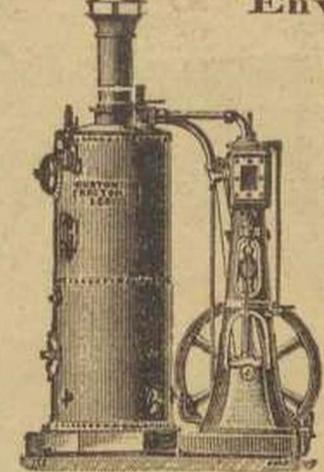
Serras circulares

242
PRIMEIROS
PREMIOS

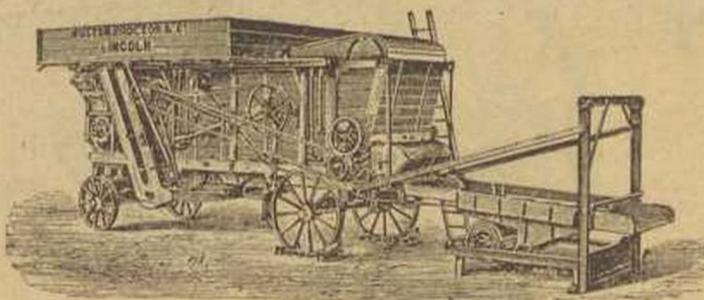
Trilhadoras
Moinhos para canas
de assucar



Motores para luz electrica



Machinas verticais

Trilhadora de vapor com triturador e compressoras
da palha

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.

Agente em Portugal

COMPANHIA CENTRO AGRICOLA INDUSTRIAL

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

Enviam-se
CATALOGOS

FRANCISCO RIVIÈRE

RONDA DE SAN PÉDRO 60 — BARCELONA

Officinas em San Martin de Provensals

Manufactura de tecidos metallicos

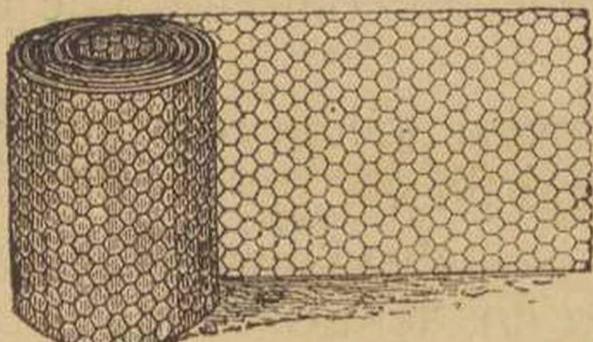
Chapas perfuradas e seda para peneiros

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

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

PEDIR CATALOGOS E AMOSTRAS

Preços correntes



EMPREZA 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

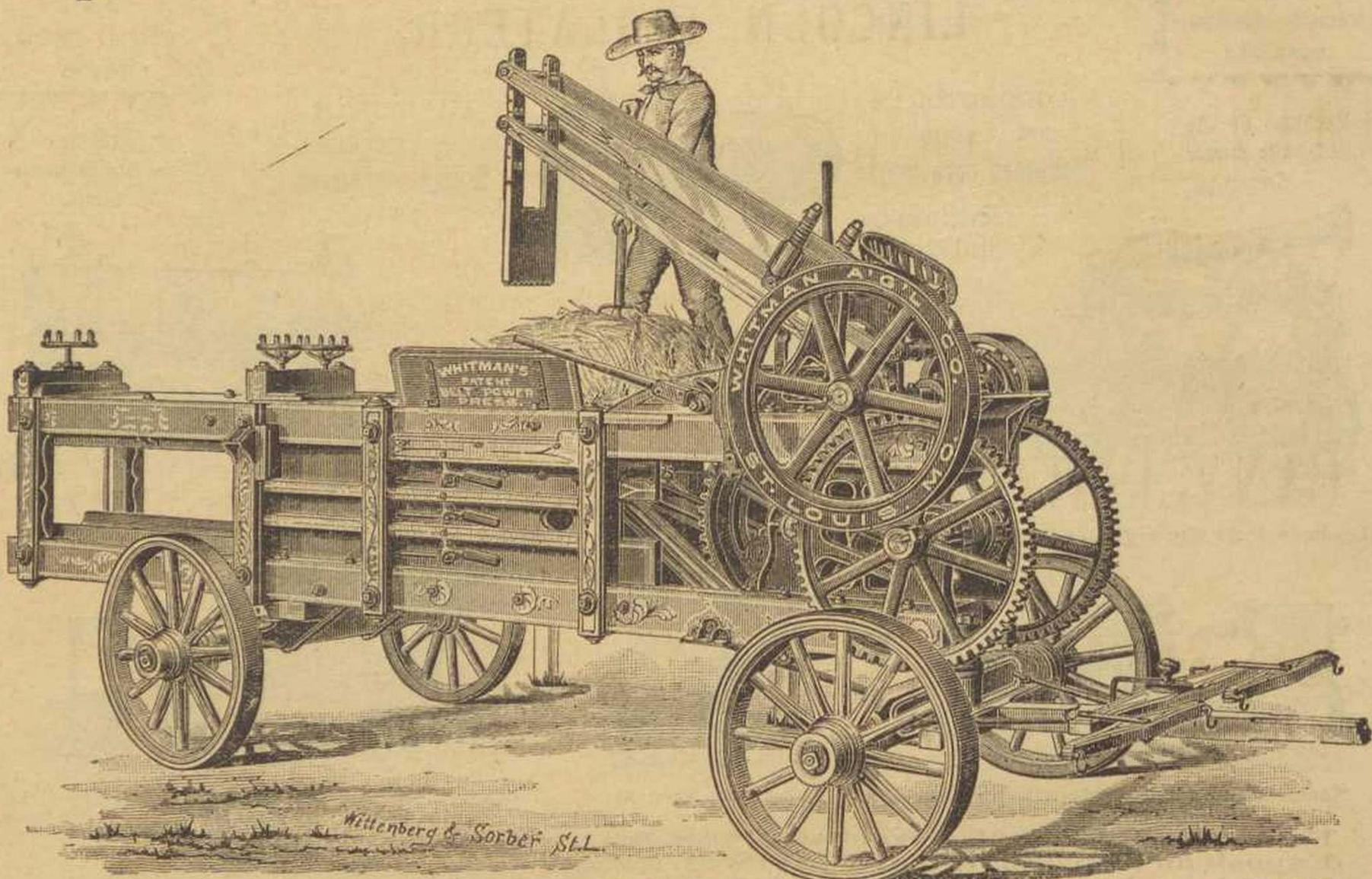
Germano Serrão Arnaud, — Lisboa, Caes do Sodré 84, 2.^o

Material aprovado por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, canos, tanques, muralhas, poços, dokas, caes, canaes, etc., etc.

Tem sido empregado nas obras do arsenal de marinha, da companhia 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 encanamento do rio Alviella.

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

Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza



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 Portugueza
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.

Empreza Industrial Portugueza

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

CONSTRUÇÕES NAVAES COMPLETAS

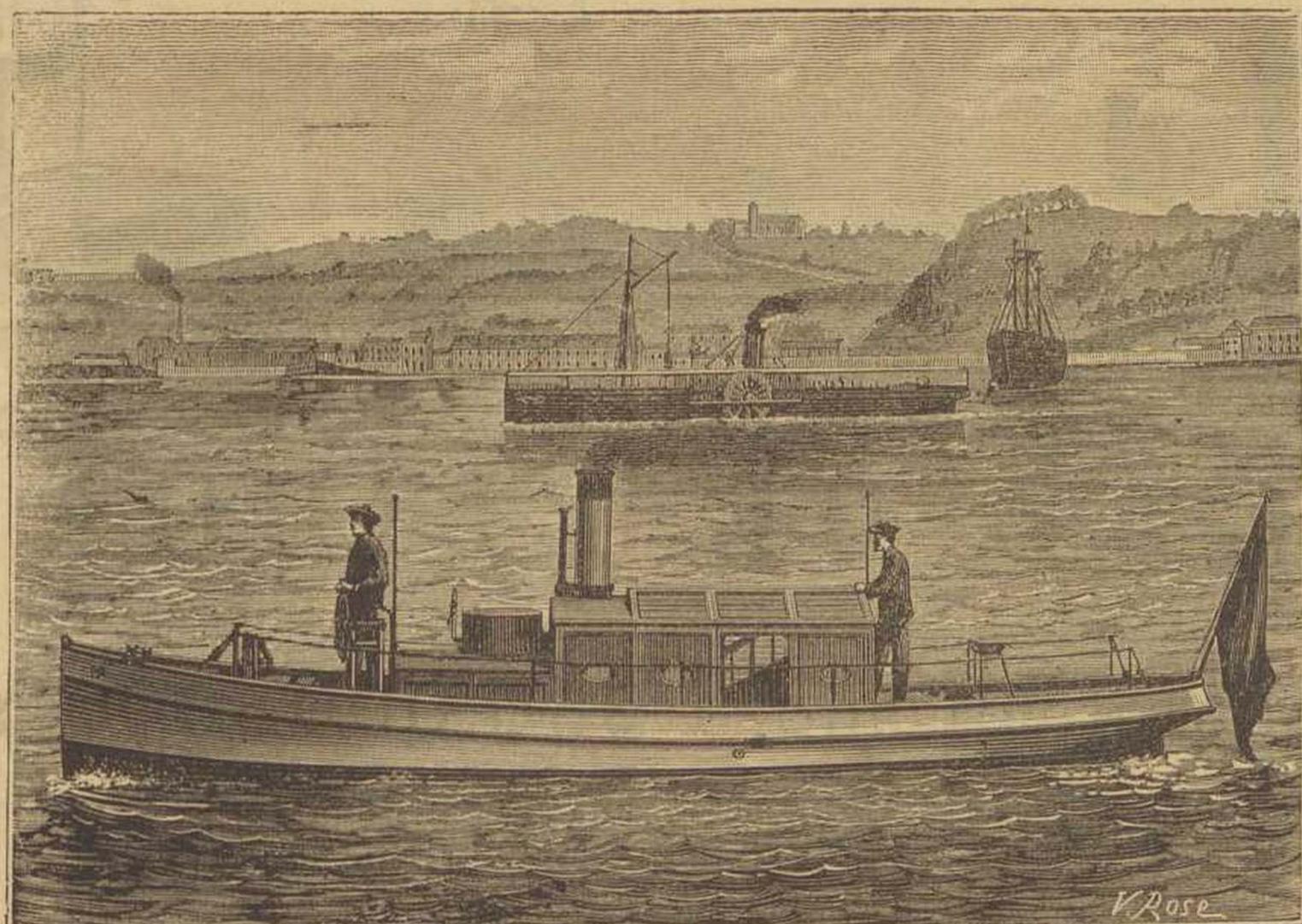
Construcção e assentamento de pontes Metallicas para Estradas e Caminhos de Ferro

E DE

COFRES Á 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 construída em 1883 nas officinas da
EMPREZA 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 confiado 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 diâmetro.

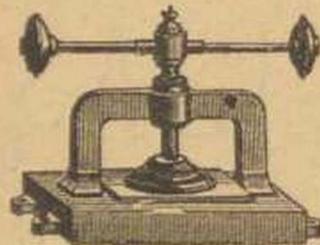
É a fundição em Santo Amaro a unica que em Portugal tem a installação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem empregados em canalisações. Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmospheras. Os preços correntes fornecem-se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

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, LISBOA.

B. TRAYVOU

USINES DE LA MULATIÈRE A LA MULATIÈRE-LES-LYON (Rhône) FRANCE



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

Ancienne maison Béranger & C. ie, Fondée en 1827

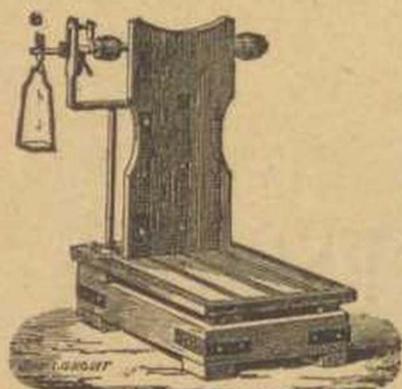


Premiers Prix à toutes les Grandes Expositions

PARIS 1889—MÉDAILLE D'OR

DÉPOTS AVEC ATELIERS DE RÉPARATIONS

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



AUGUSTO LAVERRÉ—REPRÉSENTANT Á PORTO
INSTRUMENTS DE PESAGE BRÉVETÉS

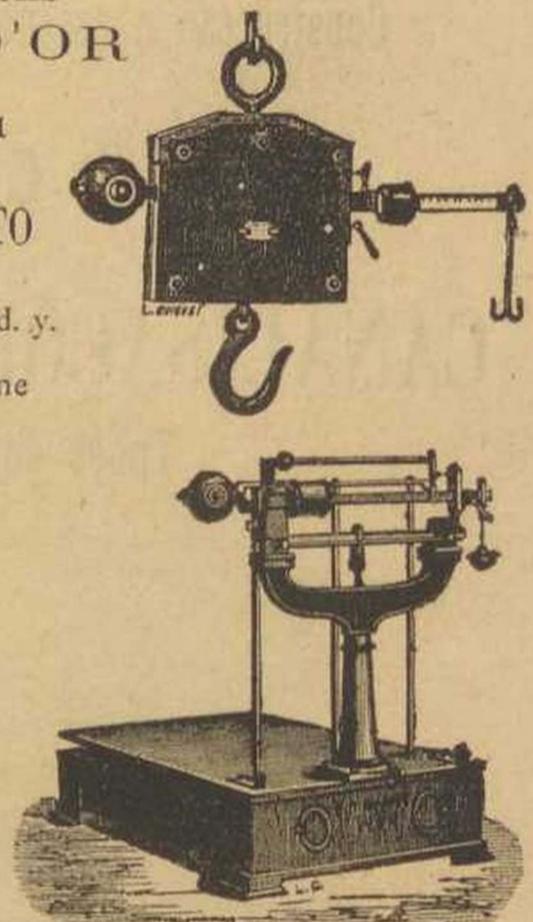
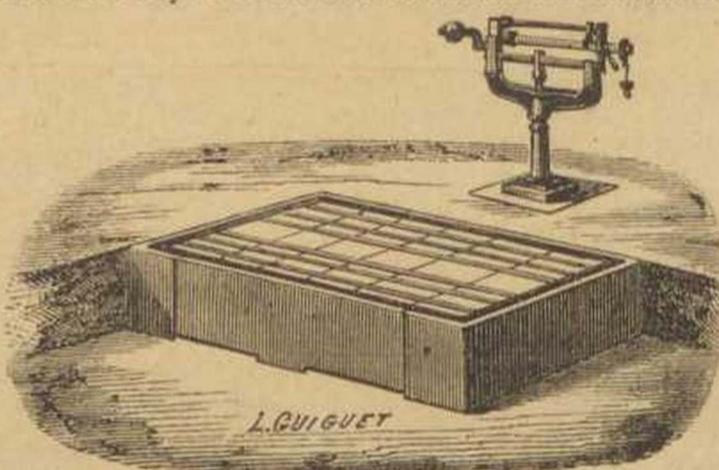
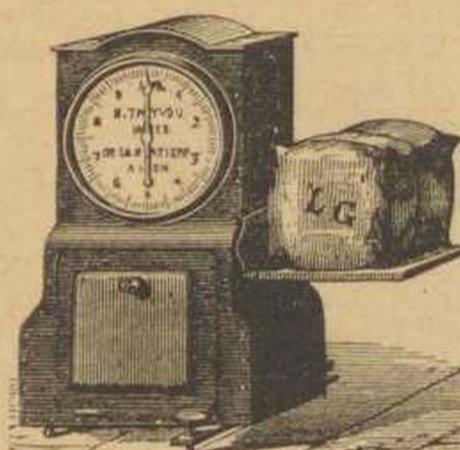
Bascules et balances automatiques, système Dujour, Breveté s. g. d. y.

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

Bascules bois et métalliques au dixième et romaine ou double romaine

Balances Beranger—Presses à copier fer et fonte

Machines à essayer les métaux. Materiel de chemins de fer



GAZ DE LISBOA

Sociedade anónima de responsabilidade limitada

Capital realizado 1.260:000\$000 réis

ARVÃO DE COKE

95 RÉIS

CADA ARROBA (15 KILOS) POSTO NO DOMICILIO

EM

Sacos chumbados de 3 arrobas (45 kilos)

OS PEDIDOS DEVEM SER DIRIGIDOS

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

Depósito Central, rua do Instituto Industrial.

Armazém 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.

Fábrica do Gás em Belém.