

# 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

### PUBLICAÇÃO QUINZENAL

Com a qual são distribuidas as edições officiaes de todas as tarifas de transporte das linhas ferreas portuguezas

POR CONTRACTOS COM AS DIRECCÕES RESPECTIVAS

Proprietario-director: L. DE MENDONÇA E COSTA, Inspector Chefe de Repartição nos Caminhos de Ferro Portuguezes

Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO, Chefe do serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### COLLABORADORES

A. C. Justino Teixeira, Engenheiro Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.  
A. José d'Araujo, Engenheiro Director do Caminho de Ferro de Lourenço Marques.  
Albert Urban, Engenheiro Chefe de Serviço do Grande Central Belga.  
A. Luciano Simões de Carvalho, Engenheiro Chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.  
A. de Moraes Sarmento, Engenheiro da Direcção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro Portuguezes.  
A. de Vasconcelos Porto, Engenheiro Chefe da Construção dos Caminhos de Ferro Portuguezes.  
Augusto Fuschini, Engenheiro Chefe do serviço dos Armazéns dos Caminhos de Ferro Portuguezes.  
Augusto P. de Miranda Montenegro, Engenheiro Director da Fiscalização do Governo junto da Companhia das Águas de Lisboa.  
A. Xavier d'Aimeida Pinheiro, Engenheiro da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.  
Conde de Gouveia, Engenheiro Director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.  
D. Xavier Cohen, Engenheiro Director da Companhia Nacional de Construções.  
Ezebio Page, Engenheiro Senador e Director das Obras Públicas em Hespanha.  
F. Ferreira do Amaral, Conselheiro d'Estado, antigo governador de Angola.  
F. Perfeito de Magalhães, Engenheiro Chefe da Repartição de Caminhos de ferro do Ministerio das Obras Publicas.  
J. Cândido de Moraes, Engenheiro da Direcção de Fiscalização dos Caminhos de Ferro Portuguezes.  
J. M. do Rego Lima, Engenheiro de minas.  
J. Mongiardim Costa, Chefe da Repartição do Expediente do Caminho de Ferro de Lourenço Marques.  
J. Pires de Sousa Gomes, Engenheiro Inspector das Obras Publicas.  
J. P. Tavares Trigueiros, Engenheiro Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.  
M. Affonso d'Espregueira, Engenheiro Director Geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.  
Maximiliano A. Herrmann, Engenheiro Electricista.  
M. Emygdio da Silva, Administrador da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.  
P. Ignacio Lopes, idem, idem.  
P. Romano Folque, Engenheiro Director dos Caminhos de ferro de Loanda a Ambaca.  
Raúl Mesnier de Ponsard, Engenheiro Constructor dos Ascensores de Lisboa, Porto, Braga, etc.  
T. Seyrig, Engenheiro francês.  
U. F. Borges de Castro, Engenheiro da Direcção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Redactor em Madrid: D. JUAN DE BONA. — Correspondente em Paris: G. PESSARD.

4.º ANNO



1891

REDACÇÃO

RUA DE SANTO ANTÃO, 109

LISBOA — 1892

## ASSIGNATURA

PORUGAL: anno 2\$500; semestre 1\$400. — HESPAÑA: anno 17 pesetas.  
AFRICA E BRAZIL: anno 4\$000 fortes. — UNIÃO POSTAL: anno 18 fr. — Numero avulso, 120 réis

LISBOA  
COMMERCIO DE PORTUGAL  
RUA IVENS — 41

1892

# ÍNDICE

DOS

## ARTIGOS E SECÇÕES DO 4.º ANNO

	PAG.		PAG.
Abusos da Companhia do Sul d'Africa.....	77	Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes (Relatorio) 15, 30, 47, 207, 223, 235, 287 e	319
Acções (As) da Companhia Real.....	44	Concessões ferro-viarias, com garantia de juro.....	230
Agencias de Tarifas.....	94	Congresso de Caminhos de Ferro 158, 330 e .....	347
Agradecimento.....	346	Construcção da Beira Baixa.....	297
Algeciras a Gibraltar.....	346	Construcção de vias férreas.....	327
Alcobaça à Nazareth.....	60	Construcções (casas) de aço e ferro da «Société des Forges d'Aiseau» 312 e.....	270
Apparelhos contra accidente.....	346	Construcções (As) de utilidade publica e especialmente as dos caminhos de ferro devem ser tutelados pelo governo ou entregues à iniciativa publica livre? 197, 213, 229 e.....	245
Apparelhos de soccorro para viajantes.....	302	Consultas de assignantes 58, 96, 104 e .....	312
Apparelho Ehlers para seccar o vapor.....	313	Contractos celebrados entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a do Norte de Hespanha.....	326
Arrematações; 15, 32, 44, 65, 107, 193, 208, 224, 240, 257, 288, 305, 316, 335, 352, 367 e	383	Contracto (O) da Companhia Real com o Grande Central Hespanhol 56, 86, 102 e.....	134
Ascensor Camões-Estrella.....	23	Correspondencia entre as redes do Sul e Norte, em Lisboa.....	277
Ascensor da Graça.....	53	Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolas de Lisboa e estrangeiro.— 11, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 224, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365 e	381
Ascensor infeliz.....	28	Desastre de Saint-Mandé .....	238
Ascensor Municipio Bibliotheca, 165 e .....	181	Diario (Ao) Illustrado .....	9
Assembléa geral da Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes.....	6	Directriz (A) da Linha do Minho .....	104
Assembléas geraes da Companhia Real dos Caminhos de ferro .....	198	Distancias e preços da Beira Baixa.....	233
Associações de classe.....	22	Distincções merecidas 58, 280 e .....	312
Atravez dos Andes.....	156	Dynamics Oerlikon .....	159
<b>Avisos de serviço.</b> — 32, 65, 97, 127, 143, 159, 176, 193, 224, 240, 256, 288, 272, 305, 320, 335, 351, 367 e .....	384	Entre collegas 23, 315 e .....	334
Basculas sistema Dujour, 281 e .....	330	Estabelecimentos Cockerill .....	248
Bilhetes de banhos.....	216	Estudos sobre a exploração de caminhos de ferro 26, 42, 74, 89, 104, 138, 154, 250, 282, 314 e	360
Block-system automatico, 309, 325 e.....	341	Excursões no estrangeiro .....	250
<b>Boletins financeiros</b> de Lisboa. — 124, 140, 149, 172, 188, 204, 220, 236, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348, 364 e.....	380	Experiencia da linha da Beira Baixa .....	232
Idem de Paris. — 10, 44, 60, 76, 92, 108, 140, 172, 188, 204, 220, 236, 252, 268, 284, 364 e...	380	Exposição Universal de Chicago .....	107
Cá e lá .....	283	Exposição Industrial do Porto 359 e .....	373
Caldeiras inexplosiveis multitubulares, 4 e.....	123	Exposições e Museus 72 e .....	190
Caminho de ferro africano.....	303	Fabrica d'arames e cabos .....	344
Caminhos de ferro da Europa em 1889.....	283	Fabrica de papel do Prado .....	346
Caminhos de ferro do Estado portuguez.....	374	Filtros Chamberland .....	376
Caminhos de ferro de Gimarães, 216 e.....	233	Fourneau Vitesse .....	62
Caminhos de ferro de interesse local em Franca.....	294	Freio de vacuo automatico 58 e .....	346
Caminho de ferro de Lourenço Marques, 1, 37 e...	69	Gaceta de los Caminos de Hierro .....	221
Caminho de ferro do Monte.....	203	Grande Companhia de Vinhos .....	340
Caminho de ferro e porto de Mormugão.....	204	Grande descoberta .....	218
Caminhos de ferro do Sudoeste Brazileiros.....	12	Grecia (A) ferro-viaria .....	44
Carta da Suissa.....	184	Guia illustrada de Lisboa .....	280
Carta de Lourenço Marques, 7, 41 e.....	71	Guia do Porto .....	344
<b>Carteira dos Accionistas.</b> — 9, 60, 76, 94, 108, 124, 140, 171, 188, 203, 219, 236, 268, 284, 300, 348, 364 e.....	380	Guimarães a Braga e Fafe .....	151
Catastrophe de Mœnchenstein.....	235	Horario da Beira Baixa .....	249
Comboio de experincia da companhia do Norte ...	379	Horarios dos comboios reaes .....	269
Comboios (Os) operarios e a emigração para o Brazil	38	Inauguração da linha da Beira Baixa, 264 e .....	278
Comboio ultra-relampago .....	251	Industria Portugueza .....	249
Commercio Portuguez 8, 76, 126, 156, 345, 331, 362 e.....	378	Influencia do Grande Central Hespanhol sobre o movimento do trafego internacional nas linhas da rede portugueza .....	118
Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta (Relatorio) 192 e.....	207	Installação electrica .....	200
Companhia Nacional de Caminhos de ferro e os seus obrigacionistas .....	214	Linha (A) da Beira Baixa e os preços de transporte .....	293
Companhia Nacional de fundição e forjas .....	270	Linha do Pungue, 347 e .....	360
Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa.....	347	Linha férrea portatil .....	73
Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa (Relatorio) 14, 34, 64, 79, 96, 112, 345, 366 e.....	383	<b>Linhos estrangeiras.</b> — África .....	239
		Allemanha, 64, 111, 159, 271, 286, 304 e .....	366

	PAG.		PAG.
Austria-Hungria, 30, 112, 191, 286 e.....	366	Regulamento da fiscalização por parte do governo..	88
Belgica, 46, 159 e.....	223	Rendimento aduaneiro.....	346
Brazil, 79, 191, 206, 255, 305 e.....	335	Sinistros em caminhos de ferro.....	398
Canadá.....	304	Sociedade Baume & Marpent.....	27
Colonias inglezas, 63, 143 e.....	382	Sociedade Marcinelle & Couillet.....	246
Congo Belga,.....	382	Subscrição Nacional para a defesa do paiz, 226 e..	331
Egypto.....	475	Tarifas de excursões, 343 e.....	357
Estados Unidos, 64, 112, 127, 143, 223, 272, 304, 354 e.....	382	Tarifas de transporte.— 4, 25, 58, 137, 153, 170, 232, 266, 279, 297, 311, 342, 329, 360 e....	376
França, 31, 46, 63, 79, 96, 111, 127, 143, 159, 175, 191, 207, 222, 239, 286, 319, 335, 355 e	382	Tarifas do Sueste.....	345
India.....	206	Termas (As) de Caldelas.....	171
Industão.....	47	Tintas Cambournac.....	155
Inglaterra, 46, 96, 111, 175, 192, 223 e.....	366	Tunnel de Saint Clair.....	362
Italia, 31, 63, 96, 111, 127, 175, 192, 286 e ..	319	Unificação de Tarifas, 85, 101 e .....	417
Irlanda, 30 e .....	206	Velocidades (As) na Europa e na America.....	202
Japão, 64, 271 e .....	207	Viação (A) em Lisboa.....	59
Mexico.....	55	Viagem à Suíça.....	201
Palestina .....	223	Viagens circulatorias no paiz (vidé Tarifa de excursões).....	249
Persia.....	31		
República Argentina, 44, 30, 112, 127 e .....	240		
Russia, 44, 30, 111, 127.....	274		
Servia.....	79		
Siam.....	64		
Suecia, 31 e .....	96		
Suíça, 14, 79, 111, 127, 159, 175, 255, 304, 354 e	382		
Syria.....	143		
Turquia, 175 e .....	382		
Linhos hespanholas.— 13, 30, 46, 63, 78, 95, 110, 126, 143, 158, 174, 191, 206, 222, 237, 254, 271, 286, 304, 319, 334, 350, 366 e .....	382		
Linhos portuguezas.— 13, 29, 45, 62, 78, 95, 109, 126, 142, 158, 174, 190, 205, 222, 238, 254, 271, 285, 303, 318, 334, 350, 363 e .....	381		
Lucta entre as companhias hespanholas.....	468		
Machinas Trayvou para ensaios materiaes.....	247		
Maior e menor cotação mensal e annual, em 1890, dos titulos de caminhos de ferro.....	40		
Malla das Indias .....	347		
Material Breda & C. <sup>a</sup> .....	302		
Metropolitano de Madrid.....	236		
Metropolitano (O) de Paris, 201 e .....	254		
Necrologia, 126 e .....	362		
Negocios da Companhia Real, 332, 344, 364, e .....	378		
Norte (O) de Hespanha e o alargamento da sua rede.....	200		
Nossa questão com o «Diario Ilustrado».....	27		
Nosso credito.....	299		
Nosso quarto anno.....	1		
Notas do Banco de Portugal.....	133		
Notas varias, 127, 176 e .....	335		
Nova espingarda suíça.....	94		
Nova linha internacional de Lisboa a Paris.....	21		
Novas tarifas na linha da Beira Baixa.....	295		
Paquete Polynesian.....	218		
Patentes de invenção— 61, 94, 125, 141, 203, 238, 301, 349 e .....	365		
Penna americana automatica.....	442		
Ponte de Mönchenstein.....	202		
Ponte de Villa do Conde.....	283		
Ponte no Cávado .....	107		
Produto total (O) dos caminhos de ferro portugue- zes em 1890.....	8		
Publicações recebidas 28, 59, 90, 106, 123, 174, 187, 203, 218, 235, 254, 267, 315, 331, 347, 362 e	378		
Questionario sobre tarifas.....	44		
Questões (As) do Grande Central.....	25		
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hes- panhoes.— 11, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365 e .....	381		
Receitas e movimentos da Companhia Real 236, 299, 334 e .....	363		
Réde da Inglaterra em 1890.....	318		
Regata em Cascaes.....	304		
Regulamento da fiscalização por parte do governo..	88		
Rendimento aduaneiro.....	346		
Sinistros em caminhos de ferro.....	398		
Sociedade Baume & Marpent.....	27		
Sociedade Marcinelle & Couillet.....	246		
Subscrição Nacional para a defesa do paiz, 226 e ..	331		
Tarifas de excursões, 343 e .....	357		
Tarifas de transporte.— 4, 25, 58, 137, 153, 170, 232, 266, 279, 297, 311, 342, 329, 360 e....	376		
Tarifas do Sueste.....	345		
Termas (As) de Caldelas.....	171		
Tintas Cambournac.....	155		
Tunnel de Saint Clair.....	362		
Unificação de Tarifas, 85, 101 e .....	417		
Velocidades (As) na Europa e na America.....	202		
Viação (A) em Lisboa.....	59		
Viagem à Suíça.....	201		
Viagens circulatorias no paiz (vidé Tarifa de excursões).....	249		
<b>Parte Official</b>			
Legislação relativa ás diferentes linhas			
Beira Baixa, 3, 103, 249 e .....	295		
Carnaxide á Cruz Quebrada.....	132		
Cascaes, 89, 122, 187 e .....	232		
Cintura de Lisboa.....	200		
Coimbra a Arganil, 71, 122 e .....	216		
Faro a Villa Real de Santo Antonio, 170 e .....	187		
Foz Tua a Mirandella, 41 e .....	122		
Guimarães a Fafe, 151, 187 e .....	266		
Leste e Norte, 104, 186, 187, 199, 200, 216, 343 e	359		
Lisboa, Cintra e Torres, 3 e .....	215		
Lourenço Marques, 4, 71 e .....	344		
Minho e Douro, 72 e .....	89		
Santa Comba a Vizeu.....	187		
Sul e Sueste, 3, 186, 200 e .....	231		
Torres, Figueira e Alfarellos, 3, 41, 186, 215, 231 e	266		
Torres Novas a Alcanena, 186, 199 e .....	232		
Urbana de Lisboa, 215 e .....	232		
Vallado a Alcobaça e Nazareth.....	39		
Vendas Novas a Santarem, 170 e .....	187		
Vendas Novas a Villa Franca .....	170		
Legislação geral.— 72, 120, 135, 186, 187 e .....	264		
<b>Annexos dos numeros d'este anno</b>			
Tarifas da Companhia Real			
Número			
Provisoria da linha de Cascaes.....	1		
C. T. n.º 1 G. V. Bilhetes de assignatura.....	2		
11 G. V. Bilhetes por preços reduzidos.....	4		
12 » » de admissão nas gares.....	4		
Atracação e embarque na Figueira.....	8		
Bilhetes de assignatura na linha de Cascaes.....	11		
» de banhos .....	15		
Ampliação de tarifas á estação do Rocio.....	17		
C. n.º 1 G. V. passageiros, etc., linha de Cascaes..	21		
P. n.º 4 » bilhetes de excursão.....	22		
Viagens circulatorias em Portugal e Hespanha .....	22		
<b>Tarifas do Sul e Sueste</b>			
2 G. V. Comestiveis, etc.....	20		
2 P. V. Farinhas, semeas, cereaes e legumes.....	9		
5 » Coke, fachina, motano e lenha.....	14		
8 » Liquidos em barris ou casclos.....	19		
12 » Palha e feno.....	9		
15 » Sal, azeitona, bolota e banha.....	19		
16 » Alcool, aguardente e cortiça.....	9		
<b>Diversos</b>			
Regulamento da fiscalização de caminhos de ferro...	7		
Alçados perpendicular e parallello da torre do as- censor Municipio-Bibliotheca.....	11		
Vistas parallelas e perpendiculars ao Arsenal da Mari- nha, da torre e viaducto do mesmo ascensor .....	12		

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despacho da 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

## O NOSSO IV ANNO



NCETANDO-O hoje, o nosso primeiro dever é agradecer aos nossos assignantes e annunciantes a predilecção que lhes tem merecido este jornal. Tão desvelada ella tem sido, tão crescente cada dia, que nos tem permitido melhoral-o e gradual-o continuamente, de forma que, quem comparar o numero de hoje com os do principio da publicação reconhecerá a completa transformação que n'elle se tem operado.

Não ennumeramos o que temos feito nem antecipamos o que esperamos fazer. Affirmamos apenas o proposito, que nos acompanha sempre, de buscar por todos os meios tornar a GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO da maior utilidade para os seus leitores e annunciantes.

Para uns os melhoramentos constantes na collaboração da folha e na sua parte material, para outros a propaganda larguissima, a vulgarisação do jornal em todo o paiz, em todos os paizes, de forma que, podemos affiançal-o, a GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO é hoje dos jornaes portuguezes mais conhecidos no estrangeiro.

Planos que temos de ha muito e ainda não podemos pôr em prática—dos quaes virá grande vantagem aos nossos assignantes—serão executados logo que removamos as difficuldades que nol-o teem impedido.

Para isso confiamos com a continuação da protecção do publico, sem que nada mais lhe peçamos;—o nosso passado é garantia do nosso futuro, e tudo que fizermos em bem dos nossos assignantes só significará o reconhecimento da

REDACÇÃO

## O annexo d'este numero

Tarifa provisoria da linha de Cascaes, em vigor desde 25 de dezembro de 1890

## SUMMARIO

- O Caminho de ferro de Lourenço Marques. — (Continuação) por Antonio José do Aranjo.
- Parte oficial. — Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria; portarias de 13, 15, 17 e 29 de dezembro, e decreto de 18 de dezembro. — Ministerio da Marinha e Ultramar; decreto de 18 de dezembro.
- Caldeiras inexplosiveis multitudinárias. — Sistema Root aperfeiçoado.
- Assembléa geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
- Carta de Lourenço Marques, por J. F. Mongiardim Costa.
- Commercio Portuguez.
- O producto total dos caminhos de ferro portuguezes em 1890.
- Ao Diário Ilustrado.
- Carteira dos Accionistas.
- Boletim Financeiro de Paris, por G. Pessard.
- Maior e menor cotação mensal e annual em 1890, dos títulos de caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
- Cotações dos títulos de caminhos de ferro, nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
- Receitas dos caminhos de ferro.
- A Grecia ferro viaria.
- Caminhos de ferro do Sudoeste Brazileiro.
- Linhos Portuguezas. — Caminho de ferro de Mormugão. — O ascensor dos Guindais. — Elevador em Coimbra. — As obrigações da Beira Alta.
- Linhos hespanholas. — O Grande Central Hespanhol. — A linha de Ronda. — Ramal para Manilen. — Itails de aço. — Transferencia de concessão. — Operações financeiras. — Caminhos de ferro de Cuba. — Os económicos das Asturias. — De Salamanca a Avila.
- Linhos estrangeirias. — Suissa. — Russia. — Republica Argentina.
- Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa. — (Continuação do relatório).
- Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — (Relatório do Conselho de Administração).
- Arrematações.
- Annuncios.

## O Caminho de Ferro DE LOURENÇO MARQUES

Conferencia realizada na Sociedade de Geographia  
em sessão de 5 de dezembro de 1890

II

JÁ em 1880 havia sido apresentado a Sir Owen Lenyon, administrador em Pretoria por conta do governo britânico, um relatório acerca da natureza aurífera de Witwater's Rand, formulado por mr. Kitto, engenheiro de minas. Foi só porém, em junho de 1886, que dois exploradores mineiros: o capitão Maynard e o coronel Ferreira em viagem de Bushveld, descobriram numa propriedade o quartzo aurífero. Conhecendo-se este facto, aumentou naturalmente o numero de exploradores, e por tal forma procederam que em 20 de setembro d'este mesmo anno foi o governo transvaliano obrigado a proclamar a região do Rand como campo aurífero aberto à exploração. Neste mesmo dia foram registados 21 quinhões mineiros, produzindo para o tesouro uma primeira receita de 21 libras: A partir de então registavam-se proximamente 8.000 quinhões por mez, afóra os existentes em propriedades particulares, formando-se de sessenta a oitenta companhias para a sua exploração.

Johannesburg, como Barberton, foi primeiro formada por tendas e palhotas, mas bem depréssas se desenvolveu em condições mais maravilhosas que a sua rival. A cidade, diz mr. Edward Matters no seu livro *Golden South Africa*, edição de 1888, possue largas ruas regulares separando grupos de construções, abrangendo superficies de 50 a 100 pés. Possue tres praças a princi-

pal das quaes, a *Praca do Mercado* é a mais espaçosa da Africa do Sul. Alguns dos quarteirões da *Commissioner Street*, especialmente nas proximidades do *Central Hotel Market Square* são procurados por preços elevadissimos.

Teem se arrendado por grande numero de libras mensaes pequenos lotes de terreno tendo apenas uma duzia de pés de frente. A uma senhora que possuia uma insignificante cantina na esquina de um dos quarteirões, cujo terreno havia custado menos de 20 libras, não valendo a propriedade mais de 150, foram ha poucos meses offerecidas 1:500 libras pela propriedade ou 100 libras mensaes pela renda, durante 18 mezes, pagando-se sempre um trimestre adeantado. A offerta foi recusada

Mais felizes que os de Barberton, os mineiros de Witwatu Rand teem agora o carvão sufficiente para alimentação das machinas que necessitam empregar.

Para que o ultimo pudesse ser convenientemente transportado até ao Rand, contractou o governo transwaliano a construcção de um tramway, garantindo um juro de 4 p. c. ao capital empregado. Houve a luctar n'esta construcção, já bastante adeantada, com importantes dificuldades provenientes da carencia de meios de transporte. Foi, com efeito, preciso pagar 2.700 réis pelo transporte de cada 50 libras de carga. Em 1889, custava no Rand 11 libras cada sacca de arroz e pagava-se por 7 libras cada barrica de cimento. O fim principal estava porém, quasi attingido e tanto bastava.

Pelo que acabei de lêr, reconhece-se que os campos de ouro do Rand tiveram um brilhante inicio, chegando a exportar 30:000 onças de ouro por mez; não obstante luctam elles, desde algum tempo, com uma crise gravissima, provocada pelas especulações arriscadas a que ha pouco me referi. Muito para admirar seria que a lição, que já não é nova, não devesse aproveitar. Creio bem que assim succederá e n'este caso pôde com segurança garantir-se que elles readquirirão a sua prosperidade dos primitivos tempos. O Rand, como Barberton, são fadados para magnificos destinos que não podem estar indefinidamente á mercê da ambição desmarcada, da imprudencia exagerada além de todos os limites. Systematica e economicamente trabalhados os campos de Kasp Rand, constituirão fatalmente importantissima fonte de receita para a Republica Sul-aficana.

Um outro elemento que preciso considerar para o fim que tenho em vista, é a riqueza aurifera da Swazilandia; não cançarei a ex.<sup>ma</sup> assembléa em resumir-lhe a historia dos factos mais importantes ultimamente ocorridos n'aquelle interessante paiz, porque este trabalho já se acha feito n'uma communicação feita pelo ex.<sup>mo</sup> sr. Joaquim José Machado. Simplesmente julgo conveniente recordar que o crescente desenvolvimento da riqueza da Swazilandia levou o governo do Transwaal a obter a concessão de uma linha ferrea n'aquelle região e que a convenção anglo-transwaaliana dá aquelle governo todas as facilidades para a construcção d'aquelle linha e a sua extensão até Sardwana Bay atravessando territorios sonegados á Rainha de Maputo.

Ficam por esta forma expostos os elementos mais importantes de que necessito para defender a these que apresentei. Agora segue-se naturalmente a sua applicação.

Tomemos o tracado actual da linha ferrea entre Lourenço Marques e Pretoria. Quaes são as relações d'esta com os centros mineiros mais importantes da Republica Sul-Africana? Serve ella a região aurifera de Kasp Fields por intermédio de um ramal, depois, a mais de duzentas milhas, a região carbonifera do High Veldt.

Afóra isto e graças á recentissima concessão, feita pelo governo do Transwaal, de uma linha ferrea que parte de um ponto da linha transwaaliana, proximo á ponte do Incomati e se dirige para o norte ao longo da fronteira, deve a linha a que me refiro estabelecer comunicações com as regiões auriferas de Spitzkop, Lydenburgo, Pilgrim's Rest, Mac-Mac, etc., e com o distrito de Zoutpansberg. E' muito, decerto, mas não creio que seja o sufficiente. Para o sul das linhas Lourenço Marques-Pretoria ficam-nos perfeitamente desaproveitadas: 1.<sup>o</sup> A bacia carbonifera, existente no distrito de Lourenço Marques, entre os rios Umbeluse e Tembe; 2.<sup>o</sup> Os jazigos auriferos e carboniferos de Swazilandia; 3.<sup>o</sup> Os jazigos carboniferos do distrito de New-Scotland; 4.<sup>o</sup> Os jazigos auriferos de Witwater's Rand. Não considero a producção agricola, porque, pelas informações que posso, me parece que ella se equilibra nas regiões ao norte e sul da directriz do traçado adoptado.

Pôde porventura esperar-se que os centros productores que acabei de citar venham a ligar-se com a linha Lourenço Marques-Pretoria por meio de ramaes ou linhas auxiliares analogas ao ramal de Barberton e á linha de Zoutpamberg?

Os jazigos carboniferos entre os rios Tembe e Umbeluze não podem facilmente ligar-se com a linha Lourenço Marques-Incomati-Pretoria. Será necessário para o seu aproveitamento em condições favoraveis, construir a linha estudada em 1879 pelo sr. engenheiro Joaquim José Machado ou pelo menos construir um tramway até um ponto idoneo sito na margem de algum d'aquelle rios, aproveitando-se depois a via fluvial até Lourenço-Marques.

Com referencia aos jazigos auriferos e carboniferos de Swazilandia, indiquei eu na minha primeira conferencia que o governo da republica Sul-Africana intentava exploral-os com o auxilio de uma linha especial, apparentemente dirigida para o porto a crear com Serdwane Bay. Será, pois, este porto ou o de Durban quem o aproveitará.

Eguals considerações podem applicar-se aos jazigos carboniferos do distrito de New-Scotland.

Com respeito aos jazigos de Witwater's Rand, o nosso porto de Lourenço Marques tem a seu favor um certo numero de probabilidades. Com efeito, segundo umas indicações colhidas do livro de M. Edward Matteurs a que já me referi, as distancias de Johannesburg aos portos mais importantes de Africa do sul são as seguintes:

De Johannesburg a Capetown 392, milhas.

» a Port Elisabeth.

» (Via Colesberg), 708 milhas.

» (Via Kimberley), 775 milhas.

» a Durban 434 milhas.

» a Lourenço Marques, 450 milhas.

Vê-se pois que, sendo quasi eguals as distancias de Durban e Lourenço Marques a Johannesburg, a grande superioridade do nosso porto sobre o porto britannico e ainda o tratado entre Portugal e a republica Sul-Africana nos collocam em condições de competir vantajosamente com a colonia do Natal. Com referencia a Capetown e Port-Elisabeth é tão consideravel a diferença de distancias, que seria mister o emprego de tarifas reduzidissimas, de beneficios consideraveis concedidos á exportação e importação de mercadorias destinadas aos campos de ouro de Rand, para que entre Lourenço Marques e aquelles portos se estabelecesse uma competencia séria. A questão de distancias é na verdade importantissima e predomina sobre todas as outras; actualmente, que a Gran-Bretenha, por intermédio da

*South African Company* se está expandindo no paiz dos Matabelles, tem ella a vencer importantissimas dificuldades, para conduzir até á costa os productos d'aquele paiz, visto que a enorme distancia que o separa dos portos da colonia do Cabo (1:900 milhas) lhe não permite fazer em condições economicas o aproveitamento das actuaes linhas ferreas que para elles convergem. É, creio eu, em virtude d'estas dificuldades, que aquella potencia insta no tratado que está negociando comnosco, pela construcção do caminho de ferro de Pungue, o qual lhe faculta uma commoda solução do problema que a assoberba.

Mas se as vantagens estão todas da nossa parte no que respeita á extensão do percurso em linha ferrea, não é difficult demonstrar que tendo em vista as posições geographicas de Lourenço Marques a Johannesburg Capetown e Londres, as vantagens passam para o porto de Capetown, como vão ver:

Actualmente as viagens entre Londres-Southampton ou Darmouth e Johannesburg duram 23 dias, distribuidos pelo modo seguinte :

	Dias	Horas
Viagem até Capetown.....	19	e 12
De Capetown a Kimberley (railway)	1	" 7,75
De Kimberley a Johannesburg (wagons).....	2	" 5
Ou seja.....	23	e 0,75

Sendo de 648 milhas a distancia, em linha ferrea, entre Capetown e Kimberley, e sendo ella percorrida em 31,75 horas, temos para velocidade do trem 10,4 milhas por hora.

Sendo de 450 milhas a distancia entre Johannesburg e Lourenço Marques, e admittindo construïda uma linha ferrea entre estes pontos, no qual os trens adoptam a mesma velocidade de 20,4 milhas, far-se-ha o trajecto em, proximamente, 22 horas.

N'estas condições e equiparando quanto possivel as velocidades de marcha, será a duração da viagem entre Johannesburg e alguns dos portos ingleses supra indicados, via Lourenço Marques :

	Dias	Horas
De Johannesburg e Lourenço Marques	0	e 22
De Lourenço Marques a Capetown (mínimo).....	3	"
De Capetown a Londres Sout. ou Darm.....	19	e 12
Ou seja.....	23	e 10

o que produz um excesso de 9,25 horas.

Como, porém, deve esperar se que Capetown se ligue directamente com Johannesburg por intermédio de uma linha ferrea e sendo de 932 milhas a distancia entre estes dois pontos, a duração da viagem via Capetown, será :

	Dias	Horas
De Johannesburg a Capetown.....	1	e 21,76
De Capetown a L. S. ou D.....	19	" 12
Ou seja.....	21	" 9,75

o que produz a favor de Capetown uma diferença de 2 dias e 0,24 de hora.

(Continua).

Antonio José de Araujo.

## Parte Official

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### 2.º Repartição — Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando se com o parecer de 1 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas : ha por bem aprovar a planta cadastral datada de 10 de novembro findo, apresentada pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes da parte entre perfis. 11 e 14 do kilometro 15 do 2.º lanço da 2.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, rectificada em conformidade com a modificação da ponte sobre o ribeiro do Alcaide, aprovada por portaria de 25 de janeiro ultimo, ficando por esta forma modificado na parte respectiva o disposto na portaria de 14 de maio de 1888.

Paço, em 13 de dezembro de 1890. — Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.

Para o director da fiscalisaçao da construcção do caminho de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um pedido da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para ser auctorizada a estabelecer uma via de resguardo ao kilometro 29,570 da linha ferrea de Lisboa a Torres Vedras, para serviço da exploração de uma pedreira denominada da Pedra Furada :

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 1 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas, aprovar o respectivo projecto, datado de 17 de maio ultimo, e conceder a auctorisação pedida, ficando reservado ao governo o direito de a retirar, quando assim o julgar conveniente, devendo porém, por parte da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes observarem se, em harmonia com a informação do director fiscal, as trez prescripções seguintes :

1.º Collocar dois discos avançados, um para cada sentido da via, cobrindo as tres agulhas de bifurcação d'esta via de resguardo e das duas anteriormente concedidas :

2.º Estabelecer um posto telegraphico n'aquele local;

3.º Permanecer no mesmo local um funcionario habilitado da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, responsavel por todos os serviços, manobras e conservação das agulhas e sinalgaes.

Paço, em 15 de dezembro de 1890. — Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.

Para o director da fiscalisaçao dos caminhos de ferro de leste, norte e oeste.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento de Antonio Mendes Pinto, pedindo que lhe seja permittida a construcção de uma passagem de nível para seu uso exclusivo ao kilometro 333,692 ao caminho de ferro do sul : ha por bem, conformando-se com o parecer de 9 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas, auctorizar a construcção da referida passagem de nível com as condições constantes do mencionado parecer que por copia baixa com esta portaria.

Paço, em 17 de dezembro de 1890. — Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.

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

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, que, para a construcção do segundo lanço da 2.ª secção da caminho de ferro da Beira Baixa, seja declarada a urgencia da expropriação de duas parcellas de terreno com os n.º 49-A e 49-B, pertencentes a n.º 49-A a Domingos Carvalho, e a n.º 49-B a Frederico Carlos Ferreira Franco, e situadas na freguezia do Alcaide, concelho do Fundão, distrito de Castello Branco ; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857 :

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcellas, marcadas nas plantas parcellares que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 18 de dezembro de 1890. — REI — Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado as contas da liquidação da garantia de juro relativa á exploração das duas primeiras secções da linha Torres-Figueira e Alfarelos, durante o semestre decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1890, na importancia de 28.967\$655 réis ; e

Com referencia á parte da 3.ª secção da mesma linha, durante o semestre referido, na importancia de 21.314\$889 réis ; e

Mostrando se da mesma conta que o producto bruto kilometri-  
co no referido semestre foi inferior ao minimo necessário para o  
estado deixar de pagar o maximo fixado no artigo 28.º do contra-  
to de 23 de novembro de 1883;

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o pa-  
recer de 2 de outubro ultimo da junta consultiva de obras publi-  
cas e minas, aprovar a referida liquidação como provisoria, visto  
não estar ainda feita a medição rigorosa da linha, e ordenar:

1.º Que á mencionada companhia seja paga a quantia de  
28.967.655 réis, importancia da garantia de juro relativamente ás  
duas primeiras seções da referida linha, durante o periodo de-  
corrido de 1 de Janeiro a 30 de junho do corrente anno;

2.º Que a verba de 21.314.889 réis: relativa á parte da 3.ª sec-  
ção, fique para ser paga, quando estejam concluidos todos os tra-  
balhos da linha de ligação directa do ramal de Alfarellos com a li-  
nha da Figueira da Foz em conformidade com o disposto nas por-  
tarias de 3 de junho de 1889 e 12 de novembro findo.

O que, para os devidos efeitos, se communica ao respectivo di-  
rector fiscal.

Paço, em 29 de dezembro de 1890. — *Thomás Antonio Ribeiro  
Ferreira.*

Para o director da fiscalização dos caminhos de ferro de leste,  
norte e oeste.

### Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar

#### 7.ª repartição da direcção geral da contabilidade publica

Em conformidade com o artigo 44.º do contrato de 14 de de-  
zembro de 1883, aprovado por decreto com força de lei da mes-  
ma data, e cumprindo os preceitos do § 6.º do artigo 7.º do decre-  
to de 28 de junho de 1890: hei por bem determinar, tendo ouvi-  
do o conselho de ministros, que no ministerio dos negócios da  
fazenda seja aberto, a favor do ministerio dos negócios da mari-  
nha e ultramar, direcção geral do ultramar, no exercicio de 1890  
e 1891, um credito especial na importancia de 100.000.000 réis,  
destinado a ocorrer ao pagamento de despezas de construcção,  
fornecimentos de material e exploração e conservação do cami-  
nho de ferro de Lourenço Marques, devendo os respectivos pag-  
amentos ser escripturados na tabella da despesa extraordinaria do  
mesmo exercicio e ministerio, sob a seguinte designação:

“Capítulo 6.º — Caminho de ferro de Lourenço Marques, con-  
clusão de obras e despezas de exploração e conservação.”

Os ministros e secretarios d'estado dos negócios da fazenda, e  
dos negócios da marinha e ultramar, o tenham assim entendido e  
façam executar.

Paço, em 18 de dezembro de 1890. — REI — *Augusto José da  
Cunha — Antonio José Ennes.*

### Tarifas de transporte

#### Tarifa da linha de Cascaes

Damos como annexo d'este numero esta nova tarifa  
provisoria, limitada, por enquanto, ao serviço de gran-  
de velocidade. Pouco diverge ella da que vigorava antes  
da abertura do troço de Alcantra mar a Pedrouços.

Para o proximo numero já sabemos que teremos a  
distribuir uma nova edição da tarifa para bilhetes de  
assignatura na linha de Cintra a qual mantem os mes-  
mos preços actuaes, alterando apenas o sistema de bi-  
lhetes empregados, os quaes passam a ser *coupons* que  
os portadores terão que entregar ao revisor em cada  
viagem.

### Caldeiras inexplosiveis multitubulares

#### Systema Root aperfeiçoado

Os geradores de vapor com tubos d'água, de origem  
americana, conseguiram obter um emprego sempre  
crescente, nos paizes industriaes, e ganhar o terreno  
ocupado pelas caldeiras dos systemas antigos

As suas vantagens são as seguintes:

Segurança contra o perigo das explosões, producção  
rapida e económica de vapor, montagem e transportes  
faceis e rápidos, possibilidade de serem empregados em  
todos os casos; vantagens que asseguram a este systema  
a primazia sobre os demais.

Tendo dado já a descrição das caldeiras multitu-

lares inexplosiveis, systema Nayer (vidé n.º 48) e Bel-  
leville (vidé n.º 57) vamos hoje dar a descrição do sys-  
tema «Root» que tem provado os seus excellentes re-  
sultados nas muitas applicações que d'ele têm sido  
feitas na Europa e America do Norte.

#### CONSTRUÇÃO

Representa a fig. 1, a secção longitudinal de uma  
caldeira inexplosivel multitubular com os aperfeiçoamen-  
tos introduzidos na sua construcção e fabricada nas  
officinas dos srs. Walther & C.º de Kalk, perto de Co-  
lonia sobre o Rheno, Alemanha.

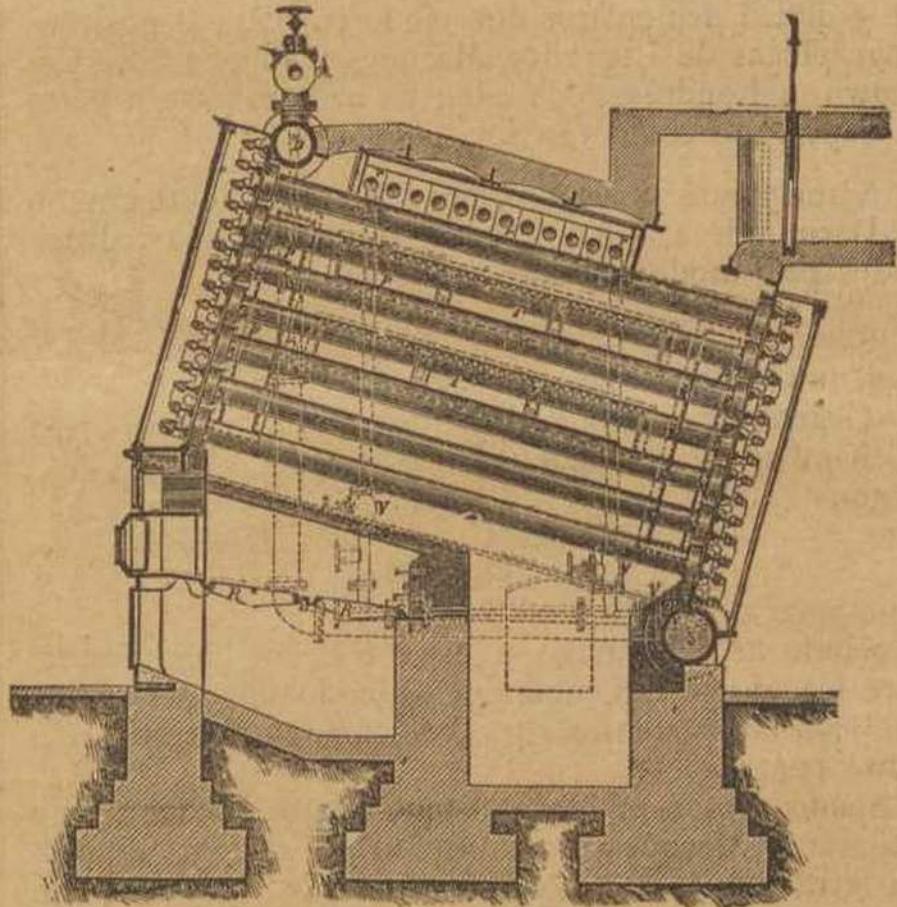


Figura 1

Os tubos d'água T T que ahi figuram são de ferro  
doce de 1.ª qualidade, forjado, com 127 milímetros de  
diâmetro, e podem supportar uma pressão superior a  
100 atmospheres, antes de ser alcançado o limite de  
elasticidade do metal.

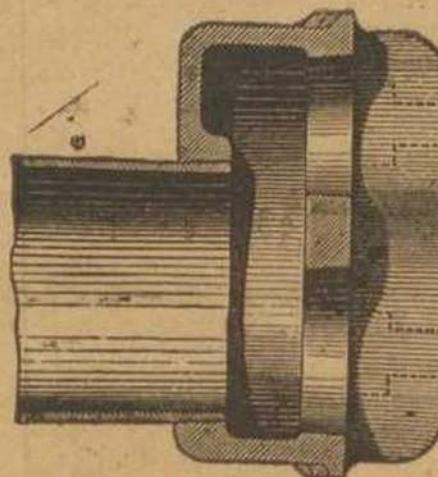


Figura 2

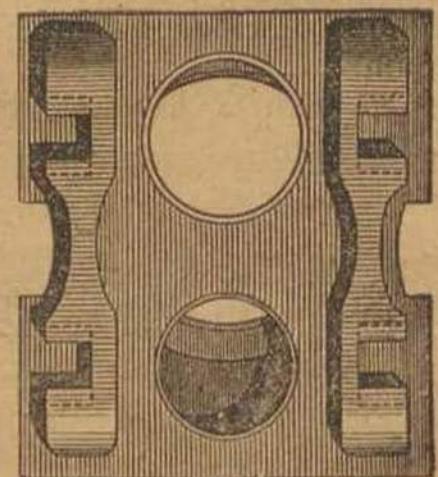


Figura 3

Nas extremidades d'estes tubos, collocados em fiadas  
proximamente horizontais, alternadamente sobrepostas,  
são directamente aparafuzadas peças de ferro fundido,  
da forma representada pelas figuras 2 e 3, munidas de  
orifícios ligeiramente cónicos.

A estas peças, as juncções de ferro fundido, cujas  
extremidades são tambem cónicas, vêm adoptar-se, in-  
terpondo-se entre ambas um anel metálico, torneado  
biconicamente. Apertando-se os parafusos que as fixam,  
fica a junta hermeticamente fechada.

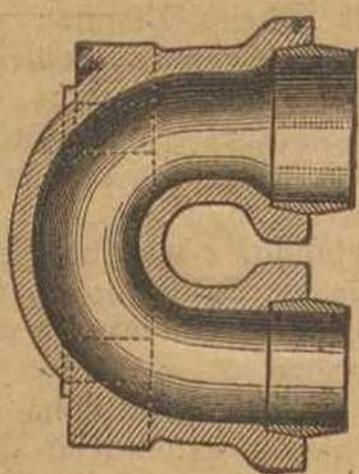


Figura 4

O canal curvo no interior das juncções facilita a inspecção e limpeza.

Em quanto a fiada superior dos tubos se corresponde, por meio de juncções como estas, com o tubo D (vidé gravura acima), deposito de vapor, a fiada inferior é ligada ao tubo S por onde a caldeira é alimentada, depositando aí quaisquer impurezas contidas na água.

A água, entrando pelo tubo S, distribue-se por todos os da 1.ª fiada e subindo pelas series de tubos correspondentes, percorre-os em zig-zag, constantemente envolvida pelas chamas.

O nível de água normal é escolhido bastante baixo para permitir o desprendimento do vapor na parte superior da caldeira.

Como complemento, sempre que fôr pedido, pôde fornecer um aquecedor da água de alimentação, formado de um sistema de tubos, collocados acima da fiada superior e que são tocados pelos gases da combustão, antes d'estes escaparem pela chaminé.

As valvulas V. V. (fig. 1) no encanamento de alimentação permitem introduzir a água na caldeira ou directamente ou pelo aquecedor.

Chapas de ferro fundido entrepostas dirigem os gases de combustão do modo a envolver todos os tubos.

A fornalha e a grelha serão contruidas segundo a qualidade do combustível usado.

A immensa vantagem que oferece o sistema de juncções metálicas é evidente;

As juntas assim constituidas são as melhores sob todos os aspectos. Os gastos que em curto prazo origina a substituição da borracha e materiais similares, o tempo perdido n'esta operação, fazem com que o sistema supra de juntas seja preferível, pois uma vez collocadas e aparafusadas, não necessitam mais atenção.

As juncções, destinadas a ligar os tubos da fiada inferior com o tubo de alimentação S (fig. 1) têm sobre os demais sistemas a vantagem de que para retirar um tubo da ultima fiada inferior, nenhum tubo vizinho tem de ser deslocado. As ligações na parte superior com o deposito de vapor D são construidas do mesmo modo, resultando d'ahi vantagem considerável.

Da comparação entre as caldeiras inexplosiveis multitubulares e as de diâmetros grandes, cylindricas, do sistema Cornwall ou semelhantes e ainda mesmo as do sistema Locomotiva etc., resulta que nenhuma d'estas pôde oferecer, nem aproximadamente, uma segurança contra explosões igual á que é garantida por aquellas; ainda mesmo que presida á fabricação das segundas o maximo cuidado e seja de optima qualidade o material empregado.

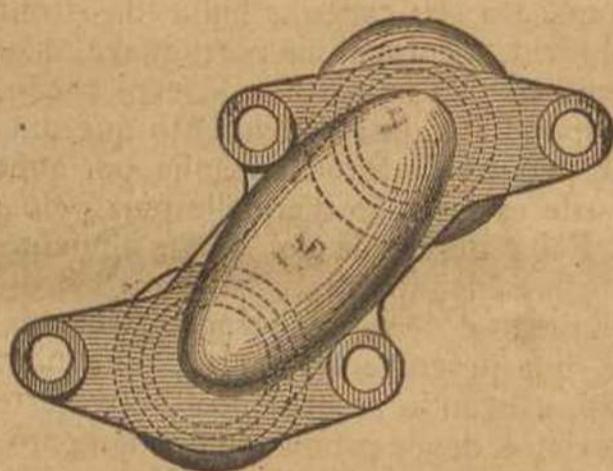


Figura 5

Com facilidade e sem ser preciso dar grande espessura ás paredes obtém-se para estas caldeiras os tubos, que resistam com plena segurança a cem e mais atmospheras; ao passo que as caldeiras communs exigiriam chapas de excessiva grossura a fim de se approximar d'este desideratum.

Por tais motivos só é permitida pela legislação de diversos países a instalação de caldeiras de vapor em localidades habitadas, quando, as dimensões dos tubos que servem de geradores não excedem 130 milímetros de diâmetro, excluindo todas e quaisquer outras espécies de geradores.

Reconheceram portanto os legisladores, que as caldeiras, formadas de tubos d'água, de limitadas dimensões não apresentam probabilidade de desastres por explosão, e a prova é que, até hoje, não consta um caso de ruptura de uma caldeira inexplosível multitubular.

Está actualmente demonstrado, que o efeito desastroso das explosões cresce na proporção do volume d'água e da quantidade de material da caldeira, que sofre a ação no momento de ruptura.

Ora, as caldeiras inexplosiveis, tendo um pequeno volume d'água, comparadas com as caldeiras communs, diminutas perdas causariam com o escapamento de vapor e água, no caso de se romper alguma ligação ou tubo.

Nas caldeiras de locomotivas o rompimento de um tubo de fogo tambem não produz os efeitos de uma explosão, mas o zimborio da caldeira e a caixa de fogo estão expostos ao mesmo perigo.

Reflectindo sobre as vantagens da inexplosibilidade e ponderando as grandes perdas occasionadas por uma explosão, mórtemente quando installadas as fabricas em logares habitados, resulta ser uma necessidade o emprego d'estas caldeiras nos estabelecimentos industriais.

**Altas pressões.** Do exposto consegue-se que não existe inconveniente algum em empregar estas caldeiras para as mais altas pressões, exigidas pela industria.

O desenvolvimento da industria moderna, exigindo forças consideraveis, obtidas com a minima despesa tem determinado a construcção de excellentes motores pelos quais é aproveitada no mais alto grau a expansão do vapor que trabalha sobre pressões de 8 a 10 atmospheras, conseguindo-se por este meio reduzir de muito o consumo de combustível, como demonstra o numero sempre crescente das instalações de motores de expansão de dois e tres cilindros, sistema Compound e triple expansão.

De uma pressão ainda mais alta, necessitam as fabricas de celulose e de vulcanite, a qual só por meio das caldeiras inexplosiveis pôde ser fornecida, visto que os fins d'estas industrias exigem pressões de 15 a 20 atmospheras.

**Economia de combustível.** A espessura relativamente diminuta das paredes de tubos facilita muito mais a transmissão do calor, do que as chapas das caldeiras communs, cujas grossuras são tres ou quatro vezes maiores. Em consequencia d'este facto e da disposição vantajosa da superficie de aquecimento, a produção do vapor é rapida e intensa, o aproveitamento completo e a resultante economia do combustível considerável.

**Os concertos e reparos** nas caldeiras communs occasionados por negligencia do fogueiro, por incrustações, ou pela água acidulada da alimentação, originam sempre despezas consideraveis e perda de tempo por ser necessário o auxilio de caldeireiros de profissão. Ao passo que quaisquer concertos nas caldeiras inexplosiveis podem ser feitos no minimo tempo e quasi sem

despesas, por elles serem compostas de elementos eguaes facilmente substituiveis pelo proprio fogueiro.

Para os paizes accidentados e novos, que vulgarmente só dispõem de maus caminhos, a facilidade de transporte d'estas caldeiras apresenta imensas vantagens, pois que as partes soltas de que elles se compõem, podem ser transportadas sobre animaes ou em pequenas embarcações, sem risco algum. Facilmente montavel e desmontavel uma caldeira n'este genero presta-se ás instalacões provisionais de qualquer natureza.

**Augmento da caldeira.** As caldeiras da fabrica de Walther têm ainda a vantagem de permittir á vontade o augmento da superficie de aquecimento, juntando-se uma ou mais fiadas de tubos, para o que não ha necessidade de interromper o trabalho por longo tempo.

**A sua durabilidade** pode-se dizer illimitada visto que todas as partes que estão constantemente expostas á accão do fogo e portanto á deterioração, podem ser substituidas com uma despesa minima enquanto que as demais caldeiras apóz repetidos e pendiosos concertos têm de ser abandonadas.

Podem tambem adaptar-se lhes, fornalhas de qualquer especie, conforme o combustivel que se pretende usar, tal como: carvão, lenha, turfa, bagaço, serra, palha, etc. etc.

As dimensões e pesos das caldeiras inexplosiveis multitubulares do sistema Root aperfeiçoado, construidas por Walther & C.º em Kalk, perto de Colonia, são as seguintes:

Fora em cavalos-vapor	Superficie de aquecimento		Caldeira com a alvenaria		Peso approximado	
	molhada pela agua	Total	Largura	Comprimento		
5	5.43	7.75	1.020	1.510	3.700	
5	6.00	8.50	1.480	2.000	3.000	
6	7.50	10.00	1.480	2.000	4.500	
8	10.00	13.34	16.20	2.000	4.750	
10	12.00	16.77	1.725	2.280	5.500	
15	15.97	22.36	1.520	3.165	6.300	
18	10.17	25.56	1.520	3.165	6.500	
20	21.30	29.82	1.725	3.165	6.750	
22	25.56	34.08	1.725	3.165	7.100	
25	26.62	37.27	1.940	3.165	7.600	
30	31.95	44.73	2.130	3.165	8.300	
35	38.34	51.12	2.130	3.165	9.000	
40	42.60	59.64	2.536	3.165	11.200	
45	51.12	68.16	2.536	3.165	12.000	
50	53.25	74.55	2.942	3.165	13.000	
60	63.00	89.46	3.346	3.165	15.600	
70	76.68	102.33	3.346	3.165	18.700	
75	85.26	106.50	2.942	3.165	19.000	
80	89.46	119.28	3.754	3.165	19.700	
90	104.37	134.19	3.754	3.165	20.850	
100	108.63	144.84	4.364	3.165	25.000	
120	126.73	162.94	4.364	3.165	26.000	
130	144.84	181.05	4.364	3.165	28.000	
150	161.88	202.25	4.770	3.165	32.000	
180	182.11	222.58	4.770	3.165	34.000	
200	202.34	242.82	4.770	3.165	36.000	

## ASSEMBLÉA GERAL

DA

### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Realisou-se no dia 20, como annunciamos a assembléa geral d'esta companhia, sessão a que presidiu o sr. conselheiro Mendonça Cortez, tendo por escrutinadores os srs. Feliciano José d'Abreu e João Pedro Diogo Patrone, como representante da Sociedade Agricola e Financeira, um dos maiores accionistas.

Secretariou o sr. Francisco da Silveira Vianna: assistiu á sessão o commissario regio, o sr. conselheiro Antonio de Serpa Pimentel. Estiveram presentes 66 accionistas, representando 35.068 accções e 674 votos; as accções depositadas haviam sido 38.871. A sessão abriu á 1 hora.

Como se vê do relatorio distribuido, e que hoje comecamos a publicar na respectiva secção da nossa folha, o assumpto que motivára esta assembléa era da maior importancia para a companhia.

Desde os primeiros annos da exploração da linha de Caceres, e especialmente desde que a exploração das minas de phosphatos de Caceres, principal elemento de trafego com que contava a linha para as suas receitas, começou a declinar, a companhia portugueza, que por meio de garantia do producto, primeiramente, e pela exploração e garantia de juro e dividendo, depois, tomára a seu cargo a linha da fronteira a Caceres e Madrid, a companhia portugueza, diziamos, soffreu sempre prejuizo annual n'esta exploração, a que não correspondia o desenvolvimento que dava aos transportes de penetração em Hespanha, por aquella fronteira, nem os de exportação d'aquelle paiz pelo porto de Lisboa.

Foi o desejo de dar maior alimento ao trafego d'aquella rede que motivou em 1888 o contracto de exploração e de administração (trustee) da linha do Oeste, que percorrendo a Hespanha n'uma grande extensão, e ligando as provincias do norte com as do sul, devia, e deve, promover o augmento de tonelagem a transportar pela linha de Malpartida, melhorando os resultados dos contractos com essa linha.

Constituindo-se a companhia do Grande Central Hespanhol, que vae desde já explorar a linha de Torralba a Soria até Hendaya ou suas proximidades, convinha ligar a essa linha aquellas outras, formando uma grande rede duas vezes ligada com os paizes vizinhos d'aquelle.

A assembléa geral teve de deliberar sobre a sessão das linhas de Madrid-Caceres e Oeste á nova companhia, mediante a troca de obrigações entre as duas sociedades e o pagamento annual, durante 10 annos, de 180 contos, do que resultou para a companhia portugueza a vantagem de uma diminuição importante nos seus encargos annuaes, com a limitação a um periodo restricto. A nova sociedade dá á Companhia Real para garantia das 70 mil obrigações que recebe, 210 mil suas proprias, de 1.º hypotheca

Não admira, por isso, que a assembléa de 20 de dezembro se tornasse do maior interesse e que a discussão de tão importante assumpto fosse minuciosa e larga, como o foi.

Tomaram parte n'ella os srs. Francisco Wanzeller, Pimenta de Castro, Marquez da Foz, Pedro Lopes e Espregueira, apresentando o primeiro d'estes srs. um additamento e algumas modificações ás resoluções propostas pelo conselho de administração, com o acordo do conselho fiscal, tendo por fim tornar-se claro o contracto com a companhia do Grande Central, e augmentar as garantias da companhia portugueza. A assembléa geral aprovou as resoluções propostas, com o additamento e modificações apresentadas, por unanimidade de votos, menos um.

Seguem as resoluções votadas:

1.º—Que deis a vossa approvação e ratificação ao contracto de 20 de novembro de 1890, celebrado entre a nossa companhia e o grupo financeiro organisador da Companhia dos Caminhos de ferro do Grande Central Hespanhol, ficando a validade do contracto dependente:

(a) de estar a Companhia do Grande Central Hespanhol legalmente constituída;

(b) de haver conformidade nos seus estatutos com as clausulas do presente contracto;

(c) de ser garantida á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a reunião, no mais curto prazo possível da assembléa geral da Sociedade de Madrid, Cáceres-Portugal e da Companhia do Oeste de Espanha, para prestarem a sua approvação ás clausulas do presente contracto, na parte que lhe respeita, a fim de que a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes fique inteiramente isenta de todas e quaisquer responsabilidades que lhe possam provir dos contractos de 22 de outubro de 1885, 1 de junho e 6 de Setembro de 1888.

2.<sup>a</sup>—Que, sendo o resultado d'esse contracto a substituição do encargo, que pelo contracto de 22 de outubro de 1885, com a Companhia de Madrid-Cáceres-Portugal fôr ainda do anno ultimo de 299:025:331, por um encargo limitado a uma annuidade durante dez annos de 180:000:000 réis annuaes, e que a annuidade da totalidade d'esse encargo dividido pelos 92 annos que faltam das nossas concessões, corresponde á cifra de 57:810:600, seja essa importancia deduzida, do exercicio de 1891 em diante, das receitas liquidas para fazer face aos encargos designados sob a rubrica de Cáceres, ficando assim um saldo, em comparação com o do exercicio de 1889, de 241:214:791 réis a distribuir aos nossos accionistas.

3.<sup>a</sup>—Que, quando se verifique a clausula do artigo 13.<sup>o</sup> do contracto com a companhia do Grande Central Hespanhol, em que essa companhia é obrigada, em vista do aumento do seu rendimento bruto, a reembolsar a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes de todas as sommas descriptas, sob a rubrica d'encargos de Cáceres, pela entrega de 48:000 obrigações de 3% da Companhia dos Caminhos de Ferro do Grande Central Hespanhol, essas obrigações entrarão na carteira da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes para terem o destino que ulteriormente se determinar.

Que ainda na hypothese do artigo 13.<sup>o</sup> do contracto se a rēde n'este indicada, de 1297 kilom. fôr accrescendida com outras linhas adquiridas (*aportées*) conforme consta dos preliminares, bases e estatutos da Companhia do Grande Central Hespanhol (assignados em Paris pelos signatarios do referido contracto) a média de 16:000 francos por kilometro seja calculada sobre o producto de toda a rēde, na qual recahirá tambem o encargo hypothecario.

Quando a média dos productos brutos das linhas que forem adquiridas, alem de 1297 kilometros acima indicados, não atinja a média fixada dos 16:000 francos por kilometro, não serão estes productos comparados para a hypothese do artigo 13.<sup>o</sup> do contracto.

4.<sup>a</sup>—Que approveis a criação de 70:000 obrigações do tipo de 3% perfeitamente eguaes ás da ultima serie da nossa companhia para serem destinadas ao cumprimento da clausula expressa no artigo 6.<sup>o</sup> do contracto com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Grande Central Hespanhol.

Que na hypothese do artigo 8.<sup>o</sup> do contracto o producto do resgate seja destinado á amortização de obrigações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes em circulação.

5.<sup>a</sup>—Que o vosso Conselho de Administração fique auctorizado, se o julgar conveniente aos interesses da Companhia, a levar o encargo proveniente do contracto com a companhia de Madrid-Cáceres-Portugal no actual exercicio de 1890 a uma conta especial amortisavel em 92 annos, resto do tempo das nossas concessões.

Foi apresentado pela commissão especial nomeada em uma das ultimas sessões o projecto de reforma dos estatutos decidindo-se que fosse discutido na proxima reunião da assembléa geral, que houvesse.

A sessão, depois de redigida e approvada a acta, encerrou-se ás 5 horas.

### CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Do nosso correspondente)

*Lourenço Marques, 16 de novembro de 1890.*

Na minha carta de 22 de agosto annunciei lhe a partida do nosso estimado amigo Marcolino Torre do Valle e hoje apresso-me em lhe participar com bastante prazer que o temos ainda por algum tempo trabalhando á frente dos que desejam um futuro prospero ao caminho de ferro de Lourenço Marques.

Todos os empregados de caminho de ferro na metropole poderão calcular os serviços que aquelle nosso amigo tem prestado ao d'aqui, trabalhando incansavelmente e conseguindo o que poucos poderiam ter obtido com os poucos recursos de que se pode dispôr, attentas as circumstancias excepcionaes em que se encontra esta linha.

Tivemos ha dias a visita de mr. J. Brookes, chefe da exploração do caminho de ferro do Natal, que veiu a esta acompanhado do meu bom amigo Eugène Levy, agente do nosso governo e da província de Moçambique na colónia do Natal.

Em sua honra effectuou se um trem especial que seguiu de Lourenço Marques até Meetolia (20 kilometros) acompanhado do chefe da exploração d'aqui, chefe de tracção, de officinas, eu e Eugène Levy.

Gostou muitissimo não só do estado de conservação da via mas tambem da velocidade com que andam aqui os comboios. Não fomos até á fronteira porque o nosso visitante tinha que partir no paquete que seguia viagem n'aquelle mesmo dia.

No mes de outubro finto obtivemos o tráfego de 9:860:325 réis e de receita eventual 141:175 réis, o que prefaz um total de receita durante, todo o mes, de 10:001:500 réis.

Transportaram-se 3:206 passageiros, sendo 254 em 1.<sup>a</sup> classe—475 em 2.<sup>a</sup> e 2:477 em 3.<sup>a</sup>

Em pequena velocidade transportaram-se 1.808:280 kilogrammas, em grande 7:602 kilogrammas e de bagagens 5:584 kilogrammas.

O ultimo boletim das receitas, de 15 a 21 de outubro, dá os seguintes resultados :

Kilometros explorados durante a semana 89; durante o exercicio 79, (media).		
Passageiros:		
1. <sup>a</sup> classe .....	60	125:610
2. <sup>a</sup> * .....	109	160:720
3. <sup>a</sup> " .....	602	232:460
Grande velocidade:		
Bagagens e recovagens, kilos .....	2:473	30:600
Carruagens e gado .....		
Diversos .....		58:415
Pequena velocidade:		
Mercadorias, kilos .....	401:799	1.421:830
Carruagens e gado .....	2	1:060
Diversos .....		1:550
Total .....		
Media por dia durante a semana .....		2:032:245
Media por kilometro, durante a semana .....		290:320
Producto medio annual por kilometro .....		22:834
Producto total durante o exercicio .....		1:054:988
Media por dia durante o exercicio .....		63:019:507
Producto annual por kilometro, durante o exercicio .....		214:352
		990:360

A companhia neerlandesa constructora do caminho de ferro do Pretoria continua trabalhando com toda a actividade, tendo já quasi concluida a grande ponte sobre o rio Incomati, e uns 20 kilometros álem da nossa fronteira com via assente.

Continua chegando grande porção de material para esta companhia e continuamos a lutar com a dificuldade de o transportar visto o pouco material que temos, especialmente em locomotivas.

Veio ultimamente um grande carregamento de travessas para aquelle novo caminho de ferro. São de madeira de téca de Java. Aqui adopta-se de preferencia ás de madeira as de ferro, que segundo parece dão um excellente resultado,

Está entre nós vindo de Moçambique o distinto engenheiro, governador geral d'esta província sr. Joaquim José Machado o qual foi aqui recebido por nós e pela colónia estrangeira com todas as honras de que é digno.

Para solemnizar a sua visita a este distrito tem havido grandes festejos, tais como: corridas de cavalos, soirées, concertos, toirinhas, bazares, jogos populares, etc, etc.

Pensa-se ultimamente em formar aqui um batalhão de cavalaria nacional, para defesa do distrito. Hoje é a primeira reunião para se tratar do assunto. Preside o governador.

J. F. Mongiardim Costa.

COMMERCIO PORTUGUEZ

RESUMO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS,  
NOS MEZES DE JANEIRO A SETEMBRO DE 1890

Importação para consumo

Valores em mil réis	1889	1890
Animaes e seus productos.....	2.044:802	1.945:962
Lã e pellos.....	1.351:795	1.425:289
Seda.....	1.002:412	905:012
Algodão.....	2.883:048	2.803:132
Linho e seus congeneres.....	745:849	607:087
Madeira.....	1.160:734	918:492
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc	2.537:644	2.984:376
Metaes.....	2.341:398	2.249:233
Substancias alimenticias.....	8.154:763	9.399:827
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	2.225:058	2.626:626
Diversas substancias e productos.....	899:688	888:945
Manufacturas diversas.....	1.492:605	2.362:947
Mercadorias livres de direitos.....	4.120:355	4.887:630
Taras.....	51:084	64:325
Somma.....	31.012:135	34.068:883
Oiro e prata em barra e em moeda.....	4.373:455	12.035:625
Total.....	35.385:500	46.104:508
A mais em 1889.....	-	-

Exportação nacional e nacionalizada

	1889	1890
Animaes e seus productos.....	213:940	202:321
Lã e pellos.....	212:410	157:175
Seda.....	9:689	17:170
Algodão.....	90:605	89:548
Linho e seus congeneres.....	13:557	15:014
Madeira.....	113:622	113:902
Substancias mineraes, vidro, crystal etc.	412:700	270:737
Metaes.....	182:841	138:614
Substancias alimenticias.....	11.448:822	10.362:953
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	92:363	103:494
Diversas substancias e productos.....	1.778:727	1.906:556
Manufacturas diversas.....	185:700	187:097
Mercadorias livres de direitos.....	2.694:201	2.313:604
Somma.....	17.449:277	15.968:185
Oiro e prata em barra e em moeda.....	654:177	7.956:898
Total.....	18.103:454	23.925:083

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias	Reexportação.....	5.331:884	5.691:735
	Transito.....	1.805:169	2.454:268
	Somma.....	7.137:053	7.846:063
Ouro e prata em barra e em moeda.....	Reexportação.....	180	-
	Transito.....	-	675:000
	Somma.....	180	675:000
Total.....		7.137:233	8.521:063

O PRODUCTO TOTAL DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUEZES EM 1890

Conforme o nosso costume, hoje, á primeira hora novo anno, vamos procurar calcular qual foi o producto das linhas ferreas portuguezas durante o anno findo, calculo que teve que ser feito, em parte, por estimativa, como bem se vê do facto de nos ser impossivel saber, n'este momento, qual a receita arrecadada até a ultima hora em todas as estações do paiz, e ainda nas linhas estrangeiras, em relação com as nossas, a parte que a estas pertence.

Das linhas da Companhia Real, pelas quais começamos por ser a rede mais vasta, temos feita a liquidação das receitas approximativas até 23 de dezembro e, para completar o anno, teremos que juntar-lhe 8 dias, pela média do ultimo mes; e fazemol-o assim e não pela média do anno, não só porque nos ultimos dias do anno civil, os productos do trafego são sempre mais elevados, como porque as dificuldades e até proibições de transporte n'um largo periodo, provenientes das medidas sanitarias nas fronteiras, afectaram consideravelmente o trafego de toda a rede portugueza.

O rendimento de todas as linhas que constituem esta rede, com excepção da Urbana e da de Cascaes que estão apenas abertas á exploração provisoria, foi, até a data supra indicada de..... 3:186.000\$000

Para completar o anno procedemos da seguinte forma:

Tomaremos as semanas, liquidadas por approximação, desde 1 de dezembro a saber:

2 dias da 48.....	21.460\$000
a 49 (3 a 9 de dezembro)	68.100\$000
» 50 (10 a 17)	74.000\$000
» 51 (18 a 23)	87.790\$000

Tomada a media d'estes 23 dias que é de 10.928\$000 calculemos por ella os 8 dias que faltam e acharemos.....

Total estimativo de toda a rede em exploração definitiva em 1890, réis ... 3.273.000\$000  
Em 1889 o producto do trafego foi.. 3.303.000\$000

Representa, pois, uma diminuição de réis .....

30.000\$000

que encontra explicação no entorpecimento temporario do trafego internacional por motivo das medidas sanitarias, no decrescimento de transportes de vinhos e cereais, proveniente da crise agricola que afectou o paiz durante uma boa parte do anno, e ainda alguma parte se deve tambem attribuir ao abaixamento de tarifas que principiou em outubro de 1889 e se reflectiu em todo o anno findo, sem ter ainda tempo para produzir o natural desenvolvimento do trafego que deve dar-se.

Em relação ao primeiro d'estes motivos tão importante agente de diminuição de productos elle foi que nos meses de julho a outubro só a diminuição do numero de passageiros entrados pelas fronteiras de Valencia e Badajoz foi de 7.662, e o producto a menos réis 25:200\$000.

Segue-se pela ordem da sua extensão, a rede do Sul e Sueste, cujo rendimento approximado até 18 de novembro foi de réis..... 604.921\$050

Juntando-lhe o producto dos 43 dias restantes até 31 de dezembro, pela média da ultima semana .....

86.400\$000

encontramos o total de..... 691.321\$050

661.077\$680

dá o remanescente de..... 30.243\$370

O producto kilometrico, porém, desceu em 1889..... 1:580\$012  
a réis..... 1:455\$412

ou menos ..... 124\$600  
por motivo de que, em 1889 a média explorada foi de 418 kilometros (6 meses a 361 e 6 a 475) porque só em 1 de julho abriu o troço d'Amoreiras a Faro, enquanto que em 1890 a extensão de 475 kilometros foi explorada todo o anno.

Mais feliz do que a sua collega, na exploração pelo

Estado, foi a rede do Minho e Douro, porque, sem aumento da sua kilometragem, apresenta-nos um aumento de producto.

As suas receitas até 2 de dezembro foram:

Na linha do Minho.....	396:215#000
"    "    Douro.....	503:761#010

Total... 899;976#010

Se o producto diario da ultima semana liquidada foi de réis 3.381,707 e se para o completo do exercicio nos faltam 29 dias, achamos que o rendimento d'esse periodo deve calcular-se em réis 98:069#800, e o total anual em 998:045#810 réis.

Juntemos-lhe mais uns 2:000#000 para liquidações com as 6 companhias vizinhas (Real, Orense a Vigo, Salamanca, Nacional, Guimarães e Póvoa) e encontraremos que o total do anno terá sido de 1 000 contos.

A linha da Beira Alta ressentiu-se na sua exploração, como é natural, da paralysação do seu trafego internacional, pelas prescrições sanitarias em Villar Formoso.

A sua diminuição do productos, aliás pequena, deve provir especialmente d'este motivo.

Rendeu esta linha até 17 de dezembro

réis..... 357:682#533

Accrescentemos-lhe os dias restantes até 31 de dezembro, pela média da ultima semana, réis..... 16:900#000

e teremos um total de..... 374:582#533 para no anno anterior..... 392:852#999

ou a diferença de..... 18:270#466 ou menos de 5 p. c.

Portanto, o rendimento total das linhas ferreas portuguezas de via larga em 1890 pôde estimar-se approximadamente..... 5339:000#000

Da rede de via reduzida não nos ocuparemos. Tão exigua ella é, tão separada em pequenos troços, tão afastada, na sua maior parte, dos principaes centros de movimento, que a sua exploração tem que ser, forçosamente, pouco remuneradora.

Alarguemol-a completando com ella a rede geral do paiz, como de ha tanto se pensa, e ella produzirá beneficios incalculaveis, não só em si, como no melhor resultado dos productos da rede geral que ella deve alimentar, hoje que tão grande extensão das nossas provincias está falta de commodos e rapidos meios de transporte das suas populações e dos seus productos.

## AO "DIARIO ILLUSTRADO"

Com muito sentimento temos que estranhar a este jornal que, para mais não troca com o nosso, a semcerimonia com que transcreve os nossos artigos, sem citar a origem.

E' preciso que lhe digamos que, o que publicamos aqui é propriedade nossa, e attentar assim contra ella excede a classificação de falta, prevista pelo codigo civil para se subordinar a disposições que só se encontram no codigo penal.

## Carteira dos Accionistas

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Obrigações de 3% (7.ª série)

São prevenidos os portadores de obrigações de 3% d'esta Companhia, 7.ª série, amortisadas em sessão publica do Conselho de Administração, de 4 do corrente, que a partir de 2 de janeiro proximo futuro, lhes serão pagas as ditas obrigações na razão de

francos 496,85 ou réis 89#433, para dedução de francos 2,65 por impostos em França.

São igualmente prevenidos os possuidores de obrigações que a partir do mesmo dia 2 de janeiro, será pago o coupon n.º 1, na razão de francos 7,25 ou réis 1#305 pela dedução de francos 0,25 de impostos em França, ficando além d'isso sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

#### Obrigações de 3% (1.ª á 6.ª série)

São prevenidos os portadores de obrigações de 3% d'esta Companhia (1.ª á 6.ª série) amortisadas em sessão publica do Conselho de Administração de 4 do corrente, que a partir de 2 de janeiro, proximo futuro, lhes serão pagos na razão de francos 497,35 ou réis 89#223 cada uma, pela dedução de francos 2,65 por impostos em França.

São igualmente prevenidos os mesmos senhores que a partir do mesmo dia 2 de janeiro, será pago o coupon n.º 60, na razão de francos 7,25 ou réis 1#305 pela dedução de francos 0,25 por impostos em França, ficando além d'isso sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

#### Obrigações de 4%

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 4% d'esta Companhia amortisadas em sessão publica do Conselho da Administração, de 4 do corrente, de que a partir de 2 de janeiro proximo futuro, lhes serão pagas na razão de francos 499,15 ou réis 89#347 cada uma, pela dedução de francos 0,25 por impostos em França.

São igualmente prevenidos os mesmos senhores que a partir do mesmo dia 2 de janeiro será pago o coupon n.º 7, na razão de francos 9,65 ou réis 1#737 sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Estes pagamentos effectuar se hão em Lisboa na séde da Companhia, em Paris no Société Generale de Credit Industriel et Commercial e no Credit Lyonnais; em Londres em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.º; em Lyon na Société Lyonnais, em Bruxellas e Genova na Caixa das Succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

#### Obrigações de 4 1/2%

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 4 1/2% d'esta Companhia que a partir de 2 de janeiro proximo futuro serão pagos os coupons n.º 8, na razão de 45 e 9 marcos ou réis 10#125 e 2#025 respectivamente, segundo pertencerem á série A ou B, sujeitos ao imposto de rendimento em Portugal.

Estes pagamentos realizar-se hão em Lisboa, na séde da Companhia, e em Berlim no Banco Fur Hasell & Industrie.

Lisboa, 18 de dezembro de 1890.

São prevenidos os srs. accionistas que o Conselho de administração d'esta Companhia resolveu fazer uma distribuição de 15 francos por accão, por conta do dividendo relativo ao exercicio de 1890, e que o pagamento d'esta somma terá lugar no dia 2 de janeiro proximo futuro em deante, em troca do coupon n.º 58 sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Este pagamento effectuar se hão em Lisboa na séde da Companhia; em Paris na Société Generale de Credit Industriel et Commercial e no Credit Lyonnais; em Londres em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.º; em Lyon na Société Lyonnais; em Bruxellas e Genova nas Caixas das succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

Lisboa, 22 de dezembro de 1890.

*Lista numerica das 31 acções d'esta Companhia que sahiram sorteadas em sessão publica de 27 de dezembro, para amortisamento correspondente ao 1.º de janeiro de 1891.*

29-1:472-5:134-7:362-9:206-10:632-18:216-20:250-20:624-21:010-26:415-27:586-29:317-32:224-37:584-41:685-46:044-47:720-53:936-54:354-56:865-58:190-59:191-10:680-61:59-462:498-63874-64:246-95:008-67:599-69:564

Tendo o governo da Republica Franceza em virtude da lei ultimamente promulgada, fixado em 4% a taxa do imposto sobre as rendas de valores mobiliarios, são prevenidos os srs. possuidores de obrigações de 3% e 4% d'esta companhia, das seguintes alterações feitas nos respectivos pagamentos de coupons e amortisamento.

Coupon n.º 60 d'obrigações de 3% (1.ª a 6.ª serie) 7,23 em vez de 7,25 francos.

Coupon n.º 1 d'obrigações de 3% (7.ª serie novas) 7,21 em vez de 7,25 francos.

Coupon n.º 7 d'obrigações de 4% 9,60 em vez de 9,65 francos.

Obrigações de 3% (1.º sorteio) 495,80 em vez de 496,85 francos.

Obrigações de 3% (29.º sorteio) 496,50 em vez de 497,35 francos.

Obrigações de 4% (7.º sorteio) 498,90 em vez de 499,15.

## Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

A partir do dia 2 até 31 de janeiro proximo, em todos os dias úteis, terá lugar o pagamento dos juros das obrigações d'esta Companhia, em Lisboa, na séde da mesma, Avenida da Liberdade, n.º 91 e no Porto, na respectiva agência dos srs. Pinto da Costa & Filho, Picaria, 49. E' fixação o cambio de 222 réis por marco.

Identicamente se pagará o reembolso de 20 obrigações ultimamente sorteadas n.º 1:406 — 1:410 — 18:716 — 18:720 — 23:591 a 23:595 — 36:806 a 36:810;

e dos n.º 21:126 a 21:130 amortisadas pelo penultimo sorteio e ainda não apresentadas a reembolso.

Em sessão pública de hoje, perante os Conselhos de Administração e fiscal, procedeu-se ao sorteio de 15 obrigações da emissão de 1 de Junho de 1889 e de 5 ditas da emissão de 1 de Julho de 1890, recaindo a sorte para as primeiras acs n.º 1:406 a 1:410 — 18:716 a 18:720 e 23:591 a 23:595 e para as segundas aos n.º 36:806 a 36:810.

Desde o dia 2 de Janeiro proximo cessa o vencimento do juro d'estas obrigações, ficando a importância das mesmas à disposição dos seus possuidores na Caixa da Companhia em Lisboa, Avenida da Liberdade, n.º 91, Rez-do-chão.

Lisboa, 19 de dezembro de 1890.

## Banco Nacional Ultramarino

A gerencia d'este Banco previne os srs. portadores de obrigações predias ultramarinas de 4 e meio e 6 por cento de que no dia 23 do corrente, pela 5 hora da tarde, se verificará no edifício do mesmo Banco o sorteio das obrigações que teem de ser amortisadas no presente semestre em conformidade do art. 45 dos estatutos dos Banco.

## Boletim Financeiro

Bolsa de Paris, 27 de Dezembro.

A perspectiva d'um proximo empréstimo do Estado e o desejo que cada um tem de reservar capitais para subscrever o novo 3%, produziu uma certa carestia de dinheiro, como se verificou ultimamente, na liquidação de 15, em que os *reports* d'alguns valores se elevaram a mais de 10%.

Naturalmente este facto originou o resfriamento do mercado, e pouco a pouco cada qual foi retirando a sua acha do fogo, a ponto de ficar a praça completamente deserta.

Esta inactividade junta ás festas do Natal tornaram a bolsa literalmente deserta.

O 3% estacionou toda a quinzena entre 94,77 e 95,10, e, à parte umas pequenas transacções humildemente feitas, o curso manteve-se puramente parado.

Os valores internacionaes também não tiveram movimento; o Italiano cotoou-se a 94,15.

O Portuguez 3% vale 54,10. Annuncia-se que o suprimento de 75 milhões por tres meses acaba de concluir-se. Este adeantamento tem por participantes um grande numero de capitalistas, bancos e banqueiros de França, Inglaterra e Alemanha.

O Foncier fez 1:310 (dará 30 francos em janeiro) o Banco de França 4:435 e 4:400 antes do coupon. Offerece-se Banco de Paris a 842.

Apesar dos productos de 1890 serem inferiores aos de 1889, as accções das nossas grandes companhias não deixam de estar firmes; 1860 o Norte, 14:850 o P. L. M. Em virtude d'um aumento do imposto (4% em lugar de 3%) sobre o rendimento dos titulos pagaveis desde janeiro proximo, esta companhia, assim como a de Orleans, annuncia que suspende até nova ordem todas as operações de desconto de titulos e coupons.

Os Caminhos estrangeiros não sofreram alteração, salvo os Portuguezes, muito procurados, que de 575 já se teem realizado a 590 e subirão ainda, visto o proximo pagamento do coupon de 15 francos e a boa impressão produzida pelo contracto com o Grande Central Hespanhol, que allivia a Companhia Real d'uma boa parte dos encargos da Madrid Caceres.

Do relatorio aprovado na assembléa geral de 20 conclui-se que esta economia é de 600:000 francos annuaes, o que representa cerca de 10 francos por accção.

E se, em lugar de passar na totalidade, durante 10 annos, a conta da exploração a subvenção d'um milhão annual que fica sendo paga ao Grande Central, a companhia repartisse a amortização d'esta somma por todo o prazo da sua concessão, resultaria que o encargo annual se resumiria a 350:000 francos, ou seja uma economia de 1:250:000 francos annuaes em relação ao presente, o que lhe permitiria distribuir ás accções 45 francos, minimum supondo mesmo que os productos da referida companhia se não elevassem a mais do que os actuaes.

G. Pessard.

As maiores cotações do anno vão em letra mais forte e as menores em tipo mais pequeno

## Maior e menor cotação mensal e anual em 1890, dos titulos de caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes, das bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho		Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Observações			
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor				
Lisboa . . . . .	Acções Companhia Real . . . . .	112.000	100.000	107.500	102.000	106.500	102.300	107.000	102.000	107.000	98.500	100.000	109.000	98.000	97.000	95.000	94.800	100.000	92.000	95.000	90.500	93.000	91.000	110.00	91.000		
	Cartas de Ferro . . . . .	85.500	84.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Acções . . . . .	73.000	73.000	73.000	71.000	84.000	78.000	78.000	69.000	76.000	76.000	72.000	76.000	73.500	75.000	68.200	74.300	73.000	78.000	72.500	68.000	76.500	76.000	77.000			
	Obrig. Companhia Real . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Arribal . . . . .	82.000	81.000	80.000	71.500	76.000	73.500	73.500	73.800	76.200	75.500	75.500	75.500	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000			
	Altravez d'Africa . . . . .	87.850	83.000	84.300	83.000	83.000	83.300	83.300	84.200	84.200	83.000	84.200	83.000	84.200	81.300	82.500	80.000	81.700	82.500	80.000	82.000	80.000	81.000	80.000			
Paris . . . . .	Acções Companhia Real . . . . .	625	560	585	595	570	575	575	561,50	570	570	570	570	570	570	570	570	570	570	570	570	570	570	570	570		
	Madrid-Ávila-Portugal . . . . .	213,75	206,25	215	211,75	205	211,25	207,50	211,25	207,50	208,75	218,75	218,75	218,75	218,75	215	215	200	205	200	210	201	205	198,75	206,25	195	202,50
	Acção de Il-Porto . . . . .	375	360	387	370	386,75	370	386,75	366	375	375	375	375	375	375	375	375	375	375	375	375	375	375	375	375	375	
	Madrid-Zaragoza-Alcântara . . . . .	317,50	312,50	314,50	311,50	312	314,5	314,5	311,25	311,25	311,25	311,25	311,25	311,25	311,25	311,25	311,25	311,25	311,25	311,25	311,25	311,25	311,25	311,25	311,25		
	Andaluzas . . . . .	393,75	393,75	385	389	387,50	387,50	387,50	—	—	—	387,50	387,50	387,50	387,50	387,50	387,50	387,50	387,50	387,50	387,50	387,50	387,50	387,50	387,50		
	Obrig. Peira Alta . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Companhia Real . . . . .	381,50	375	370	361	368,50	361,25	363,50	355,50	367,50	360	367,50	360	367,50	360	367,50	372	363	358	358	358	353	353	353	353	353	
	Madrid-Ávila-Portugal . . . . .	334,75	329,50	346	349	345,75	344	345,75	344	345,75	345,75	345,75	345,75	345,75	345,75	345,75	345,75	345,75	345,75	345,75	345,75	345,75	345,75	345,75	345,75		
	Porto de Illescas . . . . .	392	398,75	370	398	396	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Altravez d'Africa . . . . .	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485		
	Londres . . . . .	96,50	92,50	94	92,50	94	94	94	93,50	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94		
	Amsterdam . . . . .	96,50	95,75	96	95	95,50	92	94,25	92	93,50	93	96,25	92,42	93	92,42	93	92	92,58	94	92,58	94	92,58	94	92,58	94		
	Bruxelas . . . . .	95	96	95	95</td																						

## Cotações dos títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e Estrangeiro

BOLSAS	TÍTULOS	1891 — JANEIRO — DIAS												
		16	17	18	19	20	22	23	24	26	27	29	30	31
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Ascensores mechanicos . . .	—	77.000	—	—	—	77.000	—	—	—	—	—	—	—
BRIG. . .	Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Nacional . . .	—	—	—	—	69.100	—	—	—	—	68.000	—	—	—
	“ Atravez d'Africa . . .	—	—	80.000	80.000	80.000	80.000	—	—	—	—	—	—	—
Paris. . . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	570	565	360	367	575	575	565	575	572,30	572,50	570	578,75	580
	“ Madrid-Caceres-Portugal . . .	496	491,23	193,75	498	490	498	200	200	201	200	200	200	—
	“ Norte de Espanha . . .	346	343,75	346	347	343,75	344,25	340	344,25	343,75	—	346	—	350
	“ Madrid-Zaragoza Alicante . . .	312,75	311,25	312	313	313,75	311,25	310	311,25	312,50	—	—	—	—
	“ Andaluzes . . .	488,50	418	419	450	452,50	447,50	447,50	443	445	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	338	336	337,50	338,75	335	338	338	337	337	334	337	338,50	—
	“ Madrid-Caceres-Portugal . . .	322,50	330	326	323,50	326	323	322,50	321,8	323,20	324,50	—	324,50	—
	“ Norte Espanha, 1.ª hypotheca . . .	407	406,50	411	403,75	403,75	406	404,75	403	404,25	—	—	—	—
	“ Atravez d'Africa . . .	485	485	483	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—
	“ C.º de Beira Alta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . . .	“ Atravez d'Africa . . .	85	85	85	85	—	85	85	85	85	85	85	85	—
Amsterd. . .	“ Atravez d'Africa . . .	81	83	81	78	73	73	80	80	80	80,75	80,75	82	—
Bruxellas . . .	“ Atravez d'Africa . . .	88,50	88,50	88,50	88,50	75	75	75	75	75	75	75	75	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Observações	
		1890			1889			Totaes		1890		1889			
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1890	1889	1890	1889	1890	1889		
CONCESSIONADA	Antiga rede e nova não garantida (1) . . .	de 3 a 9	689	66.577:460	Reis	681	53.761:530	Reis	78:944	2.900.103:670	2.028.616:560	—	28.512:890	(1) Compre- hende as li-	
		10 a 16	—	72.411:700	101:661	—	61.935:810	90:948	2.972.215:370	2.090.532:400	—	48.337:030	nhas de Les-		
		17 a 23	—	83.601:720	121:337	—	61.219:150	89:940	3.055.817:090	3.051.801:350	101:310	—	te e Norte e		
	Nova rede garantida (2) . . .	3 a 9	163	2.800:000	16:666	163	3.308:000	16:690	204.781:000	195.213:000	9.271:000	—	ramaes de		
		10 a 16	—	2.800:000	16:666	—	3.732:000	21:333	207.281:000	198.965:000	8.319:000	—	Caceres e		
		17 a 23	—	2.350:000	13:988	—	3.770:000	22:410	204.791:000	196.672:000	—	291.881:000	Coimbra e as		
	Sul e Sueste . . .	5 a 11	475	11.005:135	29:484	475	14.211:875	29:926	390.529:090	357.619:475	32.909:945	—	da nova rede		
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Cintra-Torres, ramal de	
	Minho e Douro . . .	5 a 11	310	20.172:281	60:212	310	30.289:436	80:086	810.356:910	801.804:232	38.552:708	—	—	Cintura, urbana e Cas-	
		12 a 18	—	49.793:100	38:215	—	24.837:616	73:051	860.150:010	826.311:878	33.808:162	—	caes.		
		19 a 25	—	20.538:327	60:106	—	20.010:317	58:853	880.688:367	816.352:195	31.336:172	—	de Torres-Figueira e ra-		
	Beira Alta . . .	19 a 25	253	8.478:812	33:513	253	70.949:012	31:449	333.653:881	348.453:382	—	14.799:501	de Alfarrellos.		
		26 a 2 Dezemb.	—	8.411:013	33:215	—	8.333:675	32:935	312.061:921	356.786:057	—	14.721:433	—		
		3 a 9	—	7.258:966	28:632	—	9.437:912	36:448	319.313:890	365.923:999	—	16.610:409	—		
	Guimarães . . .	5 a 11	31	898:040	26:112	31	974:710	28:667	52.058:180	50.336:343	1.722:436	—	—	(2) Compre- hende a linha	
		12 a 18	—	824:890	21:261	—	934:905	27:497	52.883:370	51.271:249	4.612:421	—	—	—	
		19 a 25	—	893:515	26:279	—	852:490	25:064	53.776:385	52.423:439	4.653:446	—	—	—	
	Norte de Espanha . . .	3 a 9	2863	4.426:722	498	2863	4.384:709	483	65.367:922	66.305:442	—	837:920	de Torres-Figueira e ra-		
		10 a 16	—	4.521:233	532	—	4.361:608	475	66.992:353	67.666:751	—	674:396	—		
	Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	3 a 9	2672	4.024:655	383	2672	4.162:911	438	51.444:292	50.393:444	747:881	—	—	—	
		10 a 16	—	4.088:120	407	—	4.172:338	438	52.229:722	51.365:738	663:974	—	—	—	
	Andaluzes . . .	26 a 2 Dezemb.	894	295:802	330	894	274:827	307	42.196:032	42.027:332	468:500	—	—	—	
		3 a 9	—	256:623	287	—	255:345	285	42.752:656	42.282:847	469:809	—	—	—	
	Madrid-Caceres-Portugal . . .	3 a 9	129	63:766	448	429	77:439	479	3.033:024	3.189:408	—	456:084	—	—	
		10 a 16	—	53:613	424	—	74:478	463	3.086:638	3.260:286	—	473:618	—	—	
	Almansa-Valencia-Tarragona . . .	21 a 30 Dezemb.	393												

portos de Napli e de Myli, no golpho d'Argolida. A partir de Corinthio o outro ramal segue a margem do golpho até Patras e Katakolo.

Esta linha, é igualmente de via estreita, de 1 metro, tendo 490 kilometros de extensão; foi construida por uma empreza grega, que recebeu do governo uma subvenção de 20:000 francos por kilometro, pagos d'uma vez.

Um empreiteiro francez construiu ha pouco por conta do governo, nas cercanias de Patras, uma pequena linha de 60 centimetros de largura, que avança para o interior, em uma extensão de 20 a 30 kilometros.

A cidade de Pyrgos construiu á sua custa, uma pequena linha de via de 1 metro, para se ligar com Katakolo. A distancia que separa estes dois pontos é de 15 kilometros.

A linha que alcança o porto de Myli, vae ser prolongada até Kalamata, no golpho de Koron, sendo construida por uma sociedade belga, por conta do governo grego. Tem 185 kilometros de extensão, e é tambem de 1 metro de largura.

Uma empreza belga acaba de obter a concessão d'uma linha de 80 a 100 kilometros, partindo de Karitena, e indo até Meligala, nas proximidades de Loudari, ponto situado na linha de Myli a Kalamata, a qual será ultteriormente prolongada até Guythion, porto sobre o golpho de Marathon.

A linha de Missolonghi (no golpho de Patras) a Agrinon, construida como a de Chily, por uma sociedade belga, por conta do governo grego, tem 45 kilometros de extensão; é de 1 metro de largura e acaba de ser aberta á exploração.

Como fosse pouco favoravel a situação de Missolonghi, para que n'elle se construisse um porto, ficou decidido que se utilisasse o de Krioniro, a 13 kilometros de Missolonghi, para servir de ponto de partida á linha em questão que, além de Agrinon, será prolongada até Arta e Janina.

A linha de Volo a Lorissa, por Valestina, bifurca-se n'este ultimo ponto e vae até Pharsale e a Kalabah, com 20 kilometros de extensão, de via de 1 metro, foi construida e explorada por uma sociedade grega, que recebeu do governo uma subvenção de 20:000 francos por kilometro a prompto pagamento.

Finalmente a maior linha é a que uma companhia inglesa, está construindo por conta do governo, de Pirée, Thabes, Lorissa, com ramaes para Chalais e Stelliss, devendo ter 400 kilometros de extensão.

Taes são as linhas do caminho de ferro em construção ou em exploração na Grecia.

Vamos lá, que os hellenicos parecem não desanamar.

#### CAMINHOS DE FERRO DO SUDOESTE BRAZILEIROS

Os decretos do governo brasileiro de 9 de novembro de 1889, 7 de abril de 1890 e 9 de junho de 1890, fixam as condições da concessão do caminho de ferro d'Itararé a Santa Maria da Boca do Monte, com ramaes para os rios Paraná e Uruguay, linha pertencente á companhia dos caminhos de ferro do sudoeste brasileiros.

Resulta d'estes decretos: 1.<sup>o</sup> que o privilegio da concessão é feito por um prazo de 90 annos; 2.<sup>o</sup> que o governo cede gratuitamente terrenos nacionaes de cada lado da linha construida e explorada, e que a companhia concessionaria terá a preferencia, em eguaes condições, para a exploração das minas situadas na zona de protecção; 3.<sup>o</sup> que a largura da via será de um metro; 4.<sup>o</sup> a garantia do juro durante 30 annos, livre de

impostos, pagavel em ouro depois de determinada a liquidação annual da receita e despezas do caminho de ferro, apresentada pela companhia e devidamente examinada pelos agentes do governo.

A rête dos caminhos de ferro a construir em conformidade com estas concessões, desperta um verdadeiro interesse internacional, ao mesmo tempo que representa, para o Brazil, em particular, uma utilidade consideravel pelas suas numerosas vantagens locaes.

Esta rête comprehende cerca de 1:800 kilometros.

Partindo de Itararé na província de S. Paulo, vae até Santa Maria da Boca do Monte, na província do Rio Grande do Sul, com dois ramaes: o primeiro separa-se da linha principal em Imbitura e dirigindo-se por Guarapuava, desce o Piquiry até a sua confluencia com o Paraná, tendo um sub-ramal destinado a ligar as secções navegaveis d'este rio; o segundo ramal separando-se da linha principal nas proximidades da cidade de Cruz Alta, segue o Ijuhy Grande, e vae terminar nas margens do Uruguay.

A utilidade internacional d'esta rête é consideravel e reconhecida. Ligará, creando uma via terrestre que tanta falta faz hoje, o Uruguay a Republica Argentina, o Chili, pelo caminho de ferro transandino actualmente em construção, as Missões, o Paraguay e o sul da Bolivia, com o centro e o norte do Brazil, fazendo comunicar as rêtidas de caminhos de ferro dos diversos paizes, servindo uma população superior a 15 milhões d'habitantes, e facilitando a troca dos productos de diversas qualidades de que se fornecem o sul e o norte do continente sul-americano.

Por meio de um dos ramaes, esta rête porá em comunicação estes mesmos paizes, com o Alto-Paraná, que, com os seus affluentes dispõe de 3:000 kilometros de via navegavel.

Considerada particularmente em relação ao Brazil, esta rête ligará entre si as províncias de S. Paulo de Paraná, de Santa Catharina, de Rio Grande do Sul, e estas trez ultimas com a capital, Rio de Janeiro, e com o centro e norte do Brazil, promovendo assim a permuta dos productos naturaes d'estas regiões, que se estendem do 4.<sup>o</sup> grau norte ao 35.<sup>o</sup> grau sul, comprehendendo uma população de mais de dois milhões de habitantes.

O caminho de ferro atravessa alem d'isso, regiões muito ferteis que garantem um importante trafego local. A concessão d'Itararé a Santa Maria da Boca do Monte, foi precedida de grandes e aturados estudos, da parte do concessionario, e da de cinco ministros que tem ocupado a pasta da agricultura e obras publicas; esta concessão tem, realmente por fim, o crear uma linha ferrea de futuro certo, sob o ponto de vista da receita, porque atravessa regiões fertilissimas. Alem d'isso a linha é uma via estratégica, que põe em comunicação interior e rapida o Estado do Rio Grande do Sul com a capital federal. Por consequencia, o privilegio e a garantia de juro são resultantes de estudos serios e que movidos pelo verdadeiro interesse nacional foram realizados desde muito tempo pelos concessionarios e pelo Estado.

As regiões servidas produzem café, trigo, milho, vinhos e tabaco nas melhores condições de fertilidade.

Sendo o Brazil um paiz notavel em criação de gado, no sul e essencialmente agricola no norte, as regiões atravessadas pelo caminho de ferro garantem á nova rête álem d'um grande transito, um movimento de cambio muito consideravel. Estas regiões, e especialmente no sul do Brazil, parecem apresentar importantes garantias futuras. As colonias européas attingiram ahi um

estado de prosperidade enorme e as facilidades de exploração e exportação que a nova rede creará e as modificações económicas que d'ahi resultarão, devem contribuir para desenvolver ainda mais os progressos materiaes e económicos a que tanto se presta aquelle paiz.

## Linhos portuguezas

**Caminho de ferro de Mormugão.**—Na semana finda em 29 de novembro ultimo, o rendimento d'esta linha, foi de 12.215 rupias, provindo 10.956 do transporte de mercadorias, e 1.259 do movimento de passageiros.

Na semana correspondente a esta em 1889, rendeu a mesma linha, 7.799 rupias, tendo o transporte de mercadorias produzido 6.499 e o movimento de passageiros 1.300.

O aumento foi pois, de 4.416 rupias no rendimento total da semana finda em 29 de novembro do corrente anno, visto que o transporte de mercadorias rendeu mais 4.457 e o movimento de passageiros menos 41 rupias do que em 1889.

3.006 foi o numero de trens-milha.

**O ascensor dos Guindaes.**—Estão quasi concluidos os trabalhos de construcção d'este elevador, um dos mais importantes melhoramentos que a cidade do Porto vae possuir.

Os apparelhos estão já assentes, todos, na casa das machinas, e ao presente trata se do assentamento das calhas no plano inclinado, comprehendido entre a rua de Santo Antonio do Penedo, e o taboleiro inferior da ponte Luiz 1º.

Ficará concluido este lanço, dentro de 10 a 12 dias.

Tudo leva a crer que o elevador dos Guindaes possa ser inaugurado nos primeiros mezes do presente anno.

**Elevador em Coimbra.**—Consta que se vae emprehender a construcção de um ascensor, na cidade de Coimbra.

A linha funicular ligará o largo do Castello com a rua da Calçada.

**As obrigações da Beira Alta.**—A companhia da Beira Alta, pagou hontem, 31, um coupon de 3 francos e 60 centimos das suas obrigações, o que eleva a 7 francos e 20 a importancia dos pagamentos feitos este anno.

Desde 1884, tem a companhia feito as seguintes distribuições:

	fr.
1884	4
1885	4,20
1886	5,20
1887	5
1888	7,20
1889	8,40
1890	7,20

## Linhos hespanholas

**O Grande Central Hespanhol.**—Constituiu-se no dia 20, em Madrid o conselho de administracão d'esta nova companhia que ficou composta dos srs. D. Praxedes Mateo Sagasta, presidente, e dos srs. D. Luis Silvela, antigo deputado, Leon y Castillo, antigo ministro e embaixador em Paris, conde de Montenegro, senador, general Salcedo, deputado, D. Xavier de los Arcos, deputado, director geral dos correios e telegraphos, D. Manoel Pardo, director geral de obras-publicas, Morlesin secretario do presidente do conselho de ministros, J. Cort, deputado, marquez de Guadalmina, banqueiro e D. Ramon Lobo, banqueiro.

A rede que esta companhia se propõe explorar, tem a extensão de cerca de 1.300 kilometros, constando da linha de Madrid, Ca-

ceres, Portugal (429) Oeste de Hespanha (364) Torralba a Soria Soria a Sangüesa e Pasages a Jaca (504) ligando, portanto, em Pasages com a fronteira franceza e em Jaca com a linha de Canfranc, em construcção adeantada.

As linhas de Madrid Caceres e Oeste são tomadas á Companhia Real Portugueza nas condições do contracto a que se refere o relatorio da ultima assembléa geral d'esta companhia, que hoje principiamos a publicar e a que tambem nos referimos no artigo referente a esta assembléa.

Os fundadores da nova companhia foram os Srs. Marquez de Guadalmina, Eduardo Oltel e o Crédit Mobilier francez.

**A linha de Ronda.**—Progridem com muita rapidez os trabalhos do caminho de ferro de Ronda.

A linha está concluida até Almargen, e os trabalhos da estação de Ronda, vão se augmentando dia a dia.

Affirma se que em fins de marzo proximo, se poderá inaugurar o trajecto de Ronda a Bobadilla.

**Ramal para Manllen.**—Consta a um collega hespanhol que a Companhia dos caminhos de ferro do Norte, projecta construir um ramal que, partindo de Llot, vā até Manllen.

**Rails de aço.**—Com a adjudicacão verificada em Breslau, em 17 de dezembro ultimo, e que comprehendeu 5.024 toneladas de rails, a quantidade de rails de aço encommendada á industria alema, desde o mez de agosto para os caminhos de ferro de Este, elevou-se a 103.484 toneladas.

Em 1888-89 a encommenda foi de 79.325 toneladas, em 1887-88, de 73.211, em 1886-87 de 73.533; em 1885-86 de 75.970, e em 1884-85 de 74.060 toneladas.

**Transferencia de concessão.**—Foi auctorizada a transferencia da concessão do caminho de ferro de Igualada a Martorel, feita pela companhia do mesmo nome a favor da do *Caminho de ferro Central Catalão*.

**Operações financeiras.**—O conselho d'administração do caminho de ferro de Canfranc, resolveu effectuar uma operação de credito no valor d'um milhão de pesetas, por meio de letras de mil cada uma, com o juro de 6%.

Esta operação verificar-se-ha no dia 5 de janeiro.

Assegura se que dentro de quatro ou seis mezes se realizará outra operação por igual quantia, com o fim de terminar a construcção da linha.

**Caminho de ferro da Cuba.**—Parece que o sr. Fabié, ministro do ultramar, do reino vizinho, convencido da importancia do caminho de ferro central de Cuba, pediu o expediente para o estudar de novo.

Tudo leva a crer que esta questão se resolverá promptamente, e que as Antilhas hespanholas terão muito em breve tão util melhoramento.

**Os económicos das Asturias.**—Consta ao *Correio das Asturias* que, logo que a Companhia dos caminhos de ferro económicos das Asturias, terminar os trabalhos do caminho de ferro de Oviedo a Infiesto, encetará immediatamente a construcção da via ferrea do Occidente, ou seja a de esta cidade a Salas.

Tambem affirma o collega, que em breve a mesma companhia tomara conta dos estudos para o prolongamento da linha ferrea de Infiesto a Rivadesella.

E' de grande utilidade para a provincia, a contrucción d'estas linhas ferreas, e o regosijo reina em todos os asturianos pela proxima realização de tão importantes melhoramentos.

Começou a chegar a Oviedo o material movel adquirido pela empreza dos caminhos de ferro económicos das Asturias.

As machinas e carruagens foram fabricadas segundo os ultimos processos, as primeiras com freio de vacuo, e as segundas, pelo sistema norte-americano, eguaes ás que adoptou a empreza do caminho de ferro de Zumarraga a Bilbao. Tem 11 metros de comprimento por 2,40 de largura, e para facilitar a passagem nas curvas de pequeno raio, tem um jogo central que faz com que a carruagem se adapte perfeitamente aos carris n'aquelles trajectos.

**De Salamanca a Ávila.**—Acerca do caminho de ferro de Salamanca a Ávila, escreve o nosso collega *La Voz de Peñaranda*:

“São diversas as versões que correm ácerca de tão importante projecto e todas ellas em extremo satisfactorias.

Segundo uns, parece que a companhia concessionaria anda em negociações com uma nova empreza, a qual tenciona abrir brevemente a exploração a linha terminada, de Salamanca a Peñaranda e de começar quanto antes os trabalhos na secção d'esta localidade a Ávila, dando-lhe grande impulso e actividade; corre como muito provavel a noticia de que o mencionado trespasse está a ponto de realizar-se.

Segundo a outra versão, liquidadas já as contas entre as companhias concessionaria e constructora, os trabalhos no trajecto de Peñaranda a Ávila começarão com toda a actividade, nos principios do proximo anno, pondo-se em exploração a linha concluida para o que se construirão estações provisorias, contando já a empreza com duas machinas, duas carruagens de 1.ª classe, quatro de 2.ª e seis de 3.ª.

## Linhos estrangeiros

### SUISSA

O arrojado engenheiro hespanhol M. Torres auctor do caminho de ferro aereo do Pilatus ao Klimsenharn, sollicitou agora do cantão de Berne a concessão d'um caminho de ferro tambem aereo, da parte norte da cidade de Berne ao Sehazli.

Projecta-se tambem a construcção da via ferrea da gare de Vernayaz a Chamounix.

O troço Vernayaz-Salvan é um caminho de ferro de cremalheira, costeando os rochedos, para attingir o planalto de Salvan (870 metros d'altitude) pela perigosa garganta do Trient. De Salvan a linha segue para Triquent (859 metros), Finhauts (1:105 metros) por um viaducto, Chatelard (1:110 metros) descendo então para o valle de Chamounix.

A extensão da linha até a fronteira franceza é de cerca de 13 kilometros.

O preço do bilhete até Chamounix será de 15 francos.

Addiaram-se para a sessão de dezembro a concessão do caminho de ferro de Sains-Moritz a Pentresina, e a do da Jungfrau.

No que diz respeito especialmente a esta linha o conselho federal apenas dará a sua approvação quando o concessinario apresentar provas por meio de experiência de que não ha perigo algum para a vida e saude, dos passageiros, transportando-os desde o sopé até o cume da Jungfrau, ou seja uma altitude de mais de 30:000 metros.

Um grupo de banqueiros suíssos está actualmente emitindo o capital necessário para a construcção do caminho de ferro do Schynigeplate proximo de Interlaken.

Os jornaes franceses trazem impôrtantes notícias com respeito aos caminhos de ferro projectados para servir Chamounix e as cercanias do Monte Branco.

Acaba de ser assignada uma convenção entre a Companhia do P. L. M. e um syndicato suíss, para a construcção e exploração de dois caminhos de ferro em Chamounix, partindo um do Fayet por Servoz e Houches, e outro de Vernayes, por Salvan e Vallorcine.

Calcula-se que estes caminhos de ferro podem estar construidos em 1892, começando então a exploração. A linha de via normal de Cluses a Fayet pôde estar concluída o mais tardar em 1885.

### RUSSIA

O ministerio das vias e comunicações da Russia, acaba de publicar o seu relatorio annual de dados estatisticos ácerca dos caminhos de ferro.

Por elle se vê, que a rede russa tinha no fim de 1889 uma extensão de 29:591 verstes, das quaes 18:897 exploradas por companhias particulares. O material circulante era em 1 de janeiro, composto de 6:659 locomotivas, 7:516 carruagens de passageiros, 135:910 wagons de mercadorias e 257 wagons-postaes. O capital empregado nos caminhos de ferro montava a 1.819:000:000 rublos metalicos, isto é, cerca de 70:000 rublos metalicos por verstes. A quota, parte do Estado, e n'este capital, eleva-se a 91%.

Inaugurou-se ha pouco o tunnel de Souram no caminho de ferro da Transcaucasia.

O tunnel em questão é o mais importante do Russia: tem 3 verstes e 374 sagènes. As despezas de construcção elevaram-se a 5.224:906 rublos.

Os trabalhos começaram em 1887; o sistema de construcção é o mesmo que foi adoptado para a perfuração do Arlberg.

### REPÚBLICA ARGENTINA

República Argentina.—A rede total dos caminhos de ferro de Santa Fé, deve conter dentro em pouco tempo, approximadamente 1:315 kilometros.

A rede aberta à circulação actual comprehende 815 kilometros.

Os resultados d'esta exploração durante o primeiro semestre de 1890, comparados com as de igual periodo de 1889, são na verdade importantes, apresentando o caso pouco vulgar d'um augmento de producto de mais de 100%.

	1890	1889
Extensão média em exploração, . . . . . kil	779	630
Receitas . . . . . piastras-papel	885:180	408:738
Despezas . . . . .	745:950	465:824
Passageiros transportados, . . . . . numero	108:152	94:970
Mercadorias transportadas . . . . . toneladas	151:404	81:261
Despezas de exploração . . . . . %	84	118

### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

(Relatorio do conselho d'administração)

(continuação)

#### Esclarecimentos

##### Activo

###### ACCIÓNISTAS

Importancia de 40:000 accções	3.600:000\$000	1.800:000\$000
Menos 50% recebidos . . . . .	1.800:000\$000	1.800:000\$000

###### MOVEIS E UTENSILIOS

Importancia na séde, em Londres e em Loanda . . . . .	—	20.03\$791
---	---	------------

###### LONDON & BRAZILIAN BANK

Saldo . . . . .	—	427\$949
-----------------	---	----------

###### LETROS A RECEBER

Escriptos do Thesouro . . . . .	—	200:000\$000
---------------------------------	---	--------------

###### OBRIGAÇÕES EM SER

3:224 de 450\$000 réis . . . . .	1.450:800\$000	1.970:550\$000
5:775 de 90\$000 » . . . . .	519:750\$000	1.970:550\$000

###### DIFERENÇA NA EMISSÃO

Com relação ao nominal . . . . .	—	1.764:301\$500
----------------------------------	---	----------------

###### ENCARGO

DO ART. 57º. DOS ESTATUTOS	—	120:000\$000
----------------------------	---	--------------

A importancia do deposito levantado da Caixa geral de depositos, levada a fundo de reserva em virtude do art. 57º dos estatutos . . . . .	—	120:000\$000
---	---	--------------

###### MALA REAL PORTUGUEZA

Importancia de 200 quinhões . . . . .	—	180:000\$000
---------------------------------------	---	--------------

###### TRUSTÉES

Depositado no Capital and Counties Bank . . . . .	—	6:665\$718
---	---	------------

Productos d'obrigações vendidas:	—	2.385:000\$000
Em escriptos do Thesouro Portuguez Lb. 530.000\$000	2.385:000\$000	2.385:000\$000
Em consolidados inglezes Lb. 58.957\$8\$10 por 60.633\$0\$0	270:148\$500	270:148\$500

###### JUROS RECEBIDOS:

Em consolidados inglezes Lb. 3.043\$3\$0 por 3.098\$1\$3	13:941\$281	13:941\$281
--	-------------	-------------

Em dinheiro . . . . .	14.444\$11\$3	65:000\$531
-----------------------	---------------	-------------

###### Lb. 607.575\$12\$6

Lb. 607.575\$12\$6	2.734:090\$312
--------------------	----------------

###### COOPERATIVA.—Saldo . . . . .

KNOWLES & FOSTER.—Saldo Lb. 290\$18\$7	—	1:309\$181
--	---	------------

BANQUE D'ESCOMPTE DE PARIS.—Saldo Fr. 111.992,45	—	20:158\$641
--	---	-------------

CONTRATO DE CONSTRUÇÃO.	—	—
-------------------------	---	---

Pago á Sociedade constructora do caminho de ferro d'Ambaca:	—	—
---	---	---

Adiantamento primitivo . . . . .	360:000\$000	360:000\$000
----------------------------------	--------------	--------------

Construcção da 1.ª e 2.ª secções na extensão de 100 kilometros, nos termos do respectivo contrato:	—	—
--	---	---

Da parte a pagar pelo producto de obrigações . . . . .	1.784:265\$700	1.784:265\$700
--	----------------	----------------

Da parte a pagar pelo producto das accções . . . . .	900:000\$000	3.044:
--	--------------	--------

## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## Relatorio do conselho d'administraçao

SENHORES.

Foi convocada esta assembléa geral extraordinaria para ser submetido ao vosso exame e apreciação um projecto de contrato com a companhia do **Grande Central Hespanhol**, tendente a exonerar a nossa companhia das responsabilidades resultantes da exploração da linha de Madrid a Caceres e Portugal, e da construcção e exploração da linha d'Oeste de Hespanha, segundo as condições constantes do mesmo contrato.

Para mais facilmente se avaliarem as vantagens que para a nossa sociedade deverão provir da combinação projectada resumiremos, antes de tratar das bases principaes do novo contrato, todas as condições dos accordos anteriores concernentes ao mesmo assumpto.

## Linha de Madrid a Caceres e Portugal

A exploração dos jazigos de phosphatos da província de Caceres tinha assumido grandes proporções desde 1876. No intuito de assegurar o transporte d'esses minérios, e de muitos outros productos de parte da Extremadura hespanhola, pelas linhas portuguezas, construiu esta companhia o ramal denominado de Caceres, da Torre das Vargens na linha d'Este á fronteira hespanhola em Valencia d'Alcantara, e contractou com uma sociedade hespanhola a execução do troço de caminho de ferro desde esse ponto até Malpartida de Plasencia, que faltava para o complemento do linha directa de Madrid a Lisboa.

A base principal d'este acordo consistia em que a nossa companhia forneceria o numero necessário das suas obrigações em troca de outras do mesmo tipo e na mesma quantidade da sociedade hespanhola, devendo o producto d'essas obrigações ser exclusivamente destinado ao pagamento dos trabalhos da nova linha ferrea.

Garantiamos tambem o juro de 5% do capital das accões da mesma sociedade durante a construcção, com a clausula porém, de que os trabalhos seriam fiscalisados por delegados nossos, para que a entrega das nossas obrigações se effectuasse nos prazos e pela fórmula estipulada no contrato.

Concluida a linha desde a fronteira até Malpartida tomariamos a nosso cargo a exploração fornecendo o material circulante que para isso fosse necessário.

Em quanto a receita bruta não excedesse a 9.000 pesetas por kilometro as despesas de exploração seriam computadas em 3.000 pesetas igualmente por kilometro, mas passado aquele limite essas despesas calcular-se-hiam em 33% da receita bruta applicando-se o excedente ao pagamento do juro e amortisação das obrigações, e do dividendo de 5% garantido ás accões.

Do restante separar-se-hia o correspondente a 3% da receita bruta para aquisição do material circulante.

Se as receitas fossem insuficientes para o pagamento integral do juro e amortisação das obrigações hespanholas, e do dividendo de 5% do capital em accões, a companhia portugueza teria que supportar essa diferença, liquidando-se separadamente cada exercicio seguinte.

Este contrato é datado de 21 de julho de 1877, e foi aprovado pela assembléa geral de 20 de novembro do mesmo anno.

A linha de Torre das Vargens á fronteira foi aberta provisoriamente para o transporte de material e phosphatos em outubro de 1879, e definitivamente para todo o serviço de passageiros e mercadorias de grande e pequena velocidade em 6 de junho de 1880.

A primeira secção da linha hespanhola entre a fronteira e Caceres foi aberta á circulação em 1 de outubro de 1880, e a parte restante em igual dia do anno seguinte.

No art. 9º do convenio de 21 de julho de 1877 consignára-se o principio de que no caso de fusão da sociedade hespanhola com a Companhia de Madrid a Malpartida o contrato com a companhia portugueza seria rescindido, estipulando-se de commun acordo as condições d'essa rescisão de modo a ficarem garantidos os interesses reciprocos das duas sociedades.

Realisando-se a fusão prevista houve novo acordo de que resultou o contrato de 14 de novembro de 1880, cujas disposições principaes consistem no seguinte:

Desde a abertura da secção de Caceres a Malpartida ficava sem efeito o contrato de 21 julho de 1877, cessando por esse facto a exploração pela nossa companhia da parte de Caceres á fronteira, assim como o encargo do juro e amortisação das obrigações, e de 5% do capital accões, mas durante os tres primeiros annos a nossa companhia garanteria á sociedade hespanhola um producto bruto de 11:500 francos por kilometro para o comprimento de 430 kilometros approximadamente da linha ferrea, incluindo a ligação com Caceres, elevando-se essa garantia a Fr. 12.000, passado aquelle prazo.

Quando as receitas brutas excedessem 15.000 francos por kilometro, 15% d'esse excedente pertencia á companhia portugueza como compensação dos encargos que assumira.

Estas condições sómente seriam validas realisando-se a fusão prevista entre a companhia do Tejo, e a do caminho de Caceres a Malpartida e á fronteira portugueza.

O contrato vigorou desde 1 de outubro de 1881 até 31 de dezembro de 1884.

Os encargos que d'elle resultaram para a companhia foram os seguintes:

Exercícios de 1881	54.525	704	ou Fr. 302.920,57	Perda na exploração.
	87.950	894	"	488.616,08 Garantia.
"	1882	288.687	5615	" 1.370.486,85
"	1883	220.113	464	" 1.272.852,58
"	1884	278.863	448	" 1.549.241,38

Julgando-se em 1885 necessário modificar as convenções em rigor, celebrou-se com a companhia Madrid-Caceres-Portugal o contrato de 22 de outubro de 1885, que foi aprovado em assembléa geral de 23 de dezembro do mesmo anno.

(Continua).

## Arrematações

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUEZES

## Serviço de via e obras

Esta Companhia recebe propostas até ao dia 8 do proximo mês de janeiro para a construção, por meio de tarefa, do aterro do lado do Porto da variante do Alviela, segundo o projecto e condições que estão patentes na repartição da vias e obras em Lisboa.

No referido dia pelas 12 h. serão abertas as referidas propostas na presença do sr. engenheiro chefe da via e será adjudicado o trabalho a quem satisfizer as indicadas condições e offerecer menor preço.

Typ. do Commercio de Portugal

## LATOARIA MECHANICA A VAPOR

Joaquim Rufino Ribeiro

Premiado na Exposição Industrial Portugueza de 1888 com as medalhas de PRATA e COBRE

## FUNDIÇÃO DE FERRO E OUTROS METAIS

## ATELIER DE LAVRANTE E GALVANISMO

## OURO, PRATA, COBRE E NIKEL

6, 8, 10, Rua de S. Mamede, 6, 8, 10 — Aos Caldas

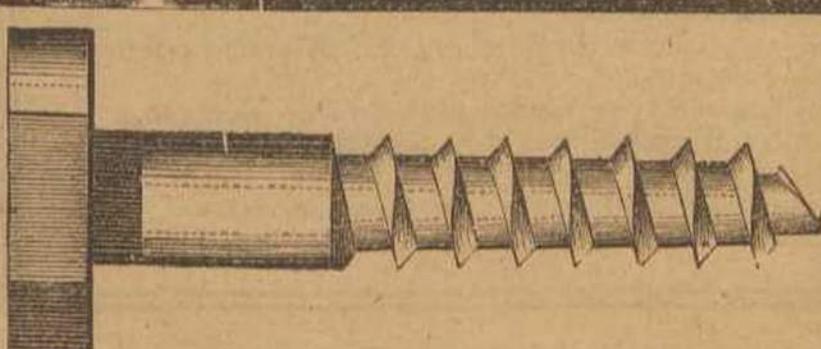
LISBOA

## PARAFUSARIA MECHANICA

13, R. das Fontainhas, 13 — ALCANTARA — LISBOA

Parafusos de toda a especie — Forcas, anilhas, rebites, escapulas e muitos outros artigos que se executam segundo modelo ou desenho — Parafusos de cai-xilho e cantaria. Accessorios de material para caminhos de ferro. Parafusos d'eclise. Grampons, tirefonds, simples ou galvanizados. Parafusos de rosca para madeira. Grampos para coberturas metalicas. Parafusos para ligações de tubos de sondagens, etc., etc.

Premiado na exposição industrial do Porto de 1887, com o diploma de 1.ª classe. Na Exposição Industrial Portugueza de 1888 com a medalha de cobre e na exposição de Paris de 1889 com a medalha de cobre.



# D. M. DA COSTA RIBEIRO & C. A.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

Taxam sobre todas as praças de Hespanha, mesmo sobre as menos importantes.

Tomam papel, saccam e dão cartas de credito, circulares sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Allemanha, Belgica e todas as principaes praças estrangeiras.

Agentes do Banco de Guimaraes  
Correspondentes do Banco Commerico  
e Industria do Porto,  
e do Banco Commercial de Coimbra  
Agentes geraes da fabrica  
de alcool em S. Christovão, Faro.

ESRIPTORIO  
23—Calçada de S. Francisco—LISBOA  
Telephone n.º 313

## BANCO

# Nacional Ultramarino

BANQUE COLONIALE PORTUGAISE

Capital 12.000:000\$000—Realisado 3.600:000\$000

SÉDE EM LISBOA

RUA DOS CAPELLISTAS, 74

SUCCURSAES

## EM LOANDA D MOÇAMBIQUE

Agencias em Benguella, Mossamedes, S. Thomé

S. Thiago de Cabo Verde, Lourenço Marques, Quil'mane e Côl

AGENCIAS nas principaes cidades da Europa e America, e em todas as principaes povoações do reino e ilhas.

Sacca e remette, e faz todas as operaçoes bancarias em relação com o continente e com as diversas agencias já indicadas.

### GERENCIA

Governador.—Conde de Ottolini.  
Vice-governadores.—Conselheiro  
A. Joaquim de Castro Gonçalves,  
Luiz Adolpho de Sommer.

### CONSELHO FISCAL

Conde de S. Januario.  
Eduardo Pinto da Silva e Canha.  
Alfredo Mendes da Silva.

## Materiaes de construçao

Nos armazens de J. LINO se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios á construçao urbana taes como:

Madeiras de todas as qualidades.  
Vigamentos.  
Taboados.  
Barrotames.  
Portas feitas.  
Soalhos apparelados.  
Parquets nacionaes e estrangeiros.  
Madeiras para marcenaria.  
Madeiras para carruagens.  
Molduras para guarnecimentos.  
Recortes de madeiras.  
Fasquiados, etc., etc., etc.  
Utensilios para obras.  
Material ceramico.  
Tubos de gres da melhor qualidade.  
Cimento de Portland.

Pozzolana dos Açores.  
Tijolos de todas as dimensões.  
Tijolos refractarios inglezes.  
Barros refractarios, idem.  
Ladrilhos de mosaicos nacionaes e estrangeiros.  
Azulejos brancos e de cores.  
Vazos e balaustres para platibandas.  
Telha francesa legitima das melhores fabricas de Marselha.  
Placas esmaltadas para numeração.  
Ornatos em zinco.  
Feltro asphaltado.  
Pregaria d'arame.

Além de todos os referidos artigos, para facilitar aos srs. proprietarios e architectos a acquisição de quaisquer outros materiaes de que necessitem para suas obras, J. LINO encarrega-se de os fornecer com a maior promptidão e nas melhores condições possiveis, podendo para esse fim dirigir-se pelo correio a J. LINO, rua nova do Caes do Tojo, 35, ou pelo telegrapho a

Lino — Lisboa

## FONSECAS, SANTOS & VIANNA

### BANQUEIROS

120—Rua Nova d'El-rei—120

(vulgo dos Capellistas)

LISBOA

### SOCIOS

Francisco izidoro Vianna, Carlos Ferreira dos Santos Silva, Francisco da Silveira Vianna, Pinto da Fonseca & Irmão

### SUCCURSAL NO PORTO

Pinto da Fonseca & Irmão

143—Praça de D. Pedro—143

Compram e vendem fundos publicos nacionaes e estrangeiros, acções de bancos e companhias.  
Tomam e saccam letras sobre todas as praças estrangeiras e do reino.  
Recebem generos e fundos publicos á consignação.  
Recebem depositos em conta corrente a juro convencional, á vista ou a prazo.  
Fazem todas as operaçoes de casa bancaria e á comissão.

**COMPANHIA PORTUGUEZA  
DE  
ESCOVAS E PINCEIS**

(SOCIÉDADE ANONYMA)

ESCOVAS para fato, cabeça e calçado, de todas as qualidades.  
BROXAS E PINCEIS para pinturas e caiacões.  
ESPANADORES para balcão, moveis, cabelleiros e carruagens.  
BRUSSAS para limpeza de animaes, para typo e para fabricas de lanificios.

**DEPOSITO EM LISBOA**

25 — Rua de S. Christovão — 25

**INSTITUTO  
NOBRE DE CARVALHO**

FUNDADO EM 1881

Para alumnos internos, semi-internos e externos

Palacio na Travessa do Alcaide, a Santa Catharina

**LISBOA**

N'este collegio ensinam-se todas as disciplinas que constituem os preparatorios para qualquer curso superior. Ha aulas especiaes para escripturação commercial, e pratica das linguas francesa, inglesa e alema. — A musica, calligraphia e a gymnastica fazem parte do ensino ministrado aos alumnos d'esta casa de educação.

Na secretaria d'este instituto se fornecem exemplares do respectivo regulamento, podendo ser enviados a quem os requisitar

O director-fundador.

Thomaz d'Aquino Ferreira Nobre de Carvalho.

**ALMEIDA & C. A**

2—TRAVESSA DO ATHAYDE—6

**LISBOA**

Encarregam-se de todo o genero de obra em metal, vendem e collocam campainhas electricas, telephones, pára-raios e tubos acusticos, encarregam-se de nickelar, dourar, pratear e platinar, tornecem e concertam apparelhos de physica, de telegraphia electrica e quaesquer instrumentos de precisão, verificam-se pára-raios.

 Encarregam-se da montagem de apparelhos para luz electrica, por incandescencia ou arco voltaico.

Sociedade Anonyma das Officinas de Construcción

DE

**MALINES**

DIRECTOR GERENTE-DIVOIRE

MATERIAL PARA CAMINHOS DE FERRO  
LINHAS AMERICANAS  
RODAS PARA LOCOMOTIVAS, TENDERS, WAGONS  
E TRAMWAYS

**FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA**

**MALINES-Belgica**

**Antonio M. Rato & Filhos**

**298, R. 24 DE JULHO, 314**

**LISBOA**

Vendem por preços muito vantajosos:

Cantarias de todas as especies. Basalto, marmores. — Tubos de grés, cimentos. — Ladrihos mosaicos — Tijolo de todas as qualidades e pozzolana.

**298, Rua 24 de Julho, 314**

**COLLEGIO  
LUSO - BRAZILEIRO**

Travessa de Sant'Anna a S. Izabel

Recebe alumnos internos, semi-internos e externos para os cursos de instrucção primaria, secundaria, desenho e musica.

**FABRICA A VAPOR**

DE

**Moagem, Pão e Massas**

FRANCISCO CARMELLO MELLEIRO

Successores

*Arco de Jesus, n.º 3, á Ribeira Velha*

**LISBOA**

Recebem-se encommendas para exportação

**ESPINGARDAS**

De 1 e 2 canhos, de vareta e de carregar pela culatra. Cartuxos vazios e carregados, bolsas de rede para caça, chumbeiros, polvorinhos e mais artigos proprios para caçadores.

Carabinas Colt de 12 e 15 tiros, cargas vazias ou carregadas para as mesmas, e machinas para as carregar.

Carabinas Flobert Remington, Varnault e de outros systemas, cargas de bala e de chumbo para as mesmas

Alvos de ferro montados sobre tripés para carreiras de tiro.

Rewolvers de fogo central, fogo lateral e fogo circular, cargas para os mesmos. Rewolvers legitimos americanos, systemas Smith, Wesson e Smith Patent, recebidos directamente de Noya-York; cargas para os mesmos.

Preços sem competencia, e fazem-se de contos vantajosos para revender.

**F. A. Ventura, travessa de S. Domingos, 48 a 56**

**LISBOA**

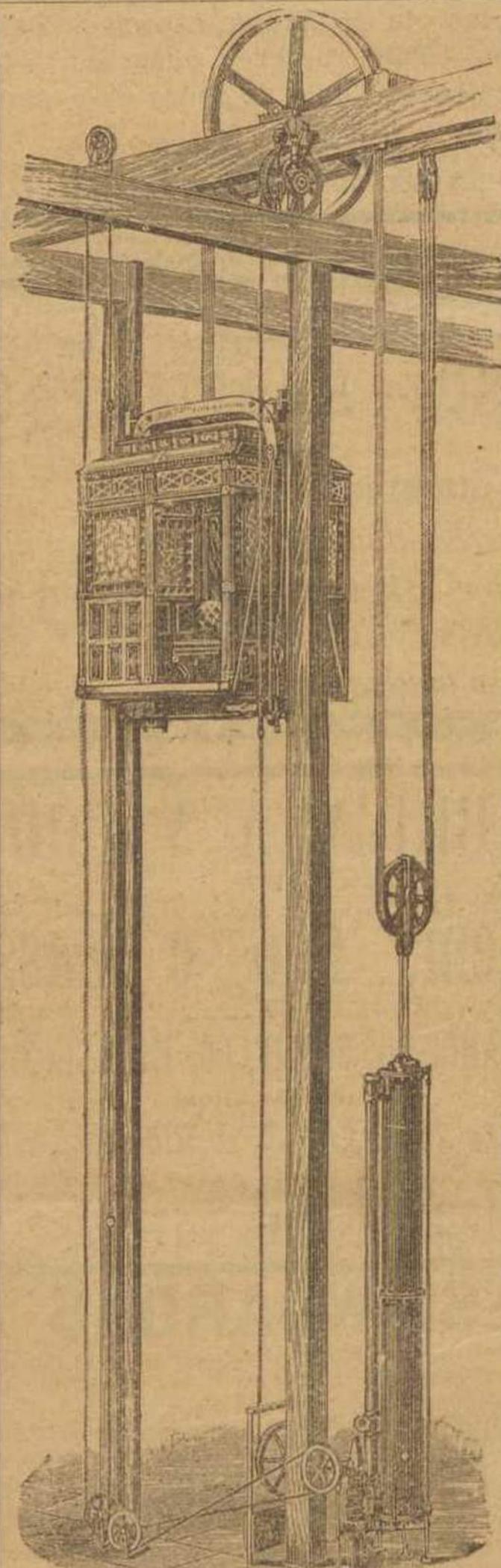
# Richard Oakley & C.<sup>a</sup>

50 — RUA DO CORPO SANTO — 1.<sup>o</sup>

Agentes para o reino de Portugal da celebrada casa

DE  
**SAXBY & FARMER**  
LONDRES

Ascensores hidráulicos, sistema **OTIS**



Agente de companhias americanas de Ascensores

Encarregam-se de obras de Engenharia civil e mecânica

Contracta toda a classe de material para caminhos de ferro-carris, travessas, etc. Carvão de primeira qualidade.

Máquinas e machinismo para Fábricas, Minas e diversos usos das primeiras casas de Inglaterra.

Dão-se orçamentos DETALHADOS e garante-se a boa execução das obras

# Augusto Blumenthal

## HAMBURGO

### VAPORES DIRECTOS

ENTRE

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

### Expedições para Gibraltar

Tanger, Safi, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagão e Mogador

### Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Espanha

PELOS RÁPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

### COMPANHIA HAMBURGUEZA -- SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 11, 18 e 25 de cada mês  
é bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço  
pelo que todos os viajantes os preferem

### FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

Porto, Elvas, Badajoz,  
Valencia d'Alcantara, e todas as estações  
do caminho de ferro até Madrid

### AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferregial de Cima, 2

EM MADRID

Cesar Féreal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal-HAMBURGO

### Instrumentos de Precisão e Apparelos Electricos

### Alfredo de Brito

Premiado com medalha de prata na Exposição Industrial Portugueza de 1888 e com medalha de prata na Exposição Universal de Paris de 1889

52 — RUA DE SANTO ANTONIO DOS CAPUCHOS — 54

### LISBOA

Oficina de fabricação e reparação de instrumentos de precisão e apparelos eléctricos.

Montagem e conservação de telegraphos, telephones, campainhas eléctricas, porta-vozes, etc. Fabricação de pilhas de todos os sistemas.

Construção, montagem e ensaio de pára-raios nas melhores condições de segurança.

Instalações para luz eléctrica por meio de máquinas, pilhas ou acumuladores.

Galvanização em todos os géneros de objectos d'arte e instrumentos de precisão.

Colocação de fechaduras pneumáticas em portas, portões, caixas fortes, etc. Relógios para estações telegráficas.

Depósito completo de apparelos e material para telegraphos, telephones, pára-raios, campainhas, pilhas, porta-vozes, etc.

Importação de todos os artigos que se não fabricam no país.

Relações directas com as principais casas de França, Bélgica, Alemanha, Áustria e Suíça.

Os seus orçamentos e a execução das encomendas são rigorosamente respeitados.

Fornecem-se instruções e desenhos aos clientes que assim o desejem. As pessoas de Lisboa que necessitem algum trabalho da sua especialidade, serão procuradas, avisando por bilhete postal.

O anunciantre emprega nas suas oficinas as máquinas mais perfeitas para a boa e rápida execução dos artigos da sua especialidade; este facto e ainda o pessoal, convenientemente educado, de que dispõe, tem-lhe permitido o poder contar entre a sua numerosa clientela, não só a direcção Geral dos Correios, Telegraphos e Pharoes, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, o Caminho de Ferro do Algarve, os Caminhos de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão, etc. etc., como também as primeiras casas particulares e Empresas do País.

## COMPANHIA

Real Promotora de Agricultura Portugueza



ALA POENTE

DO MERCADO 24 DE JULHO

ATERRO DA BOA VISTA — LISBOA

Endereço telegraphico — AGRICULTURA — LISBOA

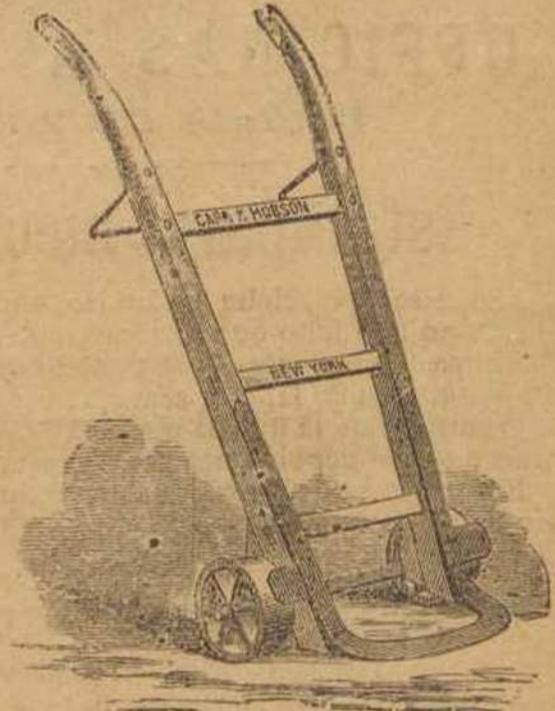
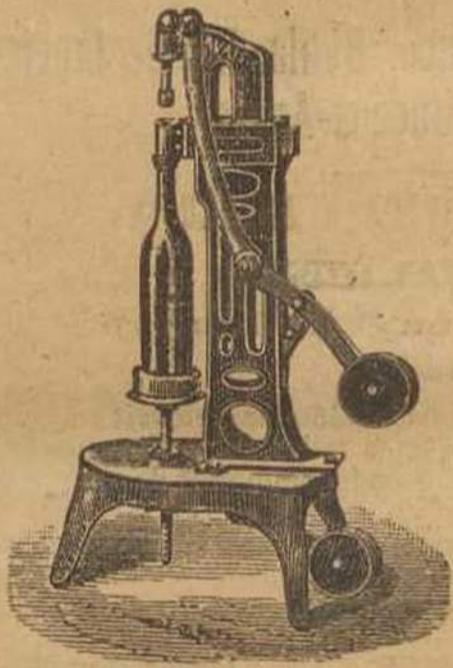
Número telephonico 384

DELEGAÇÃO NO PORTO

**Pinto da Costa & F.º**

43 — Rua da Picaria — 43

Agencias nas principaes terras do reino

**MACHINAS MOTORAS A VAPOR**

Horizontaes e verticaes, fixas, semifixas, locomoveis e viadoras

Adubos chimicos e organicos para todas as culturas, unicos preparados em Portugal, bem pulverisados e premiados com Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto, pela sua riqueza e perfeição de fabrico

Grande Fabrica

DE  
*Productos Chimicos*

POVOA DE SANTA IR'A

**MACHINAS**  
E ALFAIAS

Industriaes e agricolais

TARIFAS

REDUZIDAS NOS TRANSPORTES

DOS

Caminhos de ferro portuguezes

ÁLEM DOS

Abatimentos concedidos pelo Governo

**AGENTES**

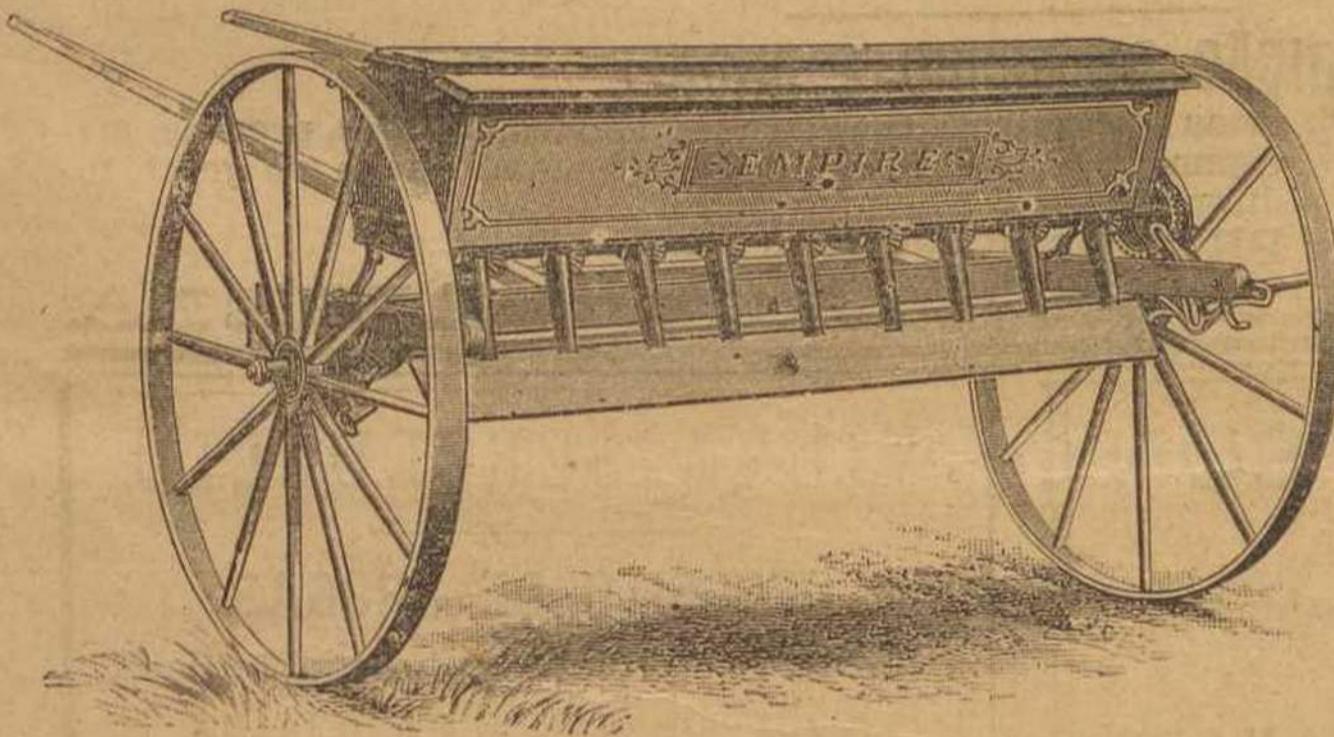
nas principaes terras do reino

Analyses de terras, feitas no laboratorio da companhia pelo distinto professor do instituto d'agronomia e veterinaria

**LUIZ A. REBELLO DA SILVA**

Exposição de machinas agricolais e industriaes na grande galeria da sida da companhia, Aterro da Boa Vista

Ala poente do Mercado 24 de Julho, Aterro da Boa Vista



**TINTURARIA**

→ DE ←

**P. J. A. CAMBOURNAC**

14, Largo da Annunciada, 16

120, RUA DE S. BENTO, 120

**LISBOA****OFFICINAS A VAPOR**

RIBEIRA DO PAPEL

**Estamperia mechanica**

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmarchado.

Limpa pelo processo parisiense, fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmarchados.

Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

**TINTAS PARA ESCREVER**

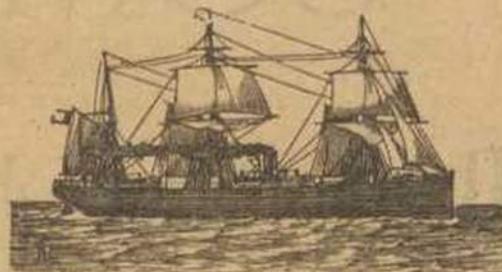
DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes ingleses, allemaes e franceses

POR PREÇO INFERIORE

**ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY**

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 5 de Janeiro o paquete

**TAMAR**

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

PARA VIGO, SOUTHAMPTON e ANTWERPIA

O paquete **TRENT**

Esperado em 2 ou 3 de Janeiro

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

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

**AGENTES**

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.<sup>o</sup>—R. dos Capelistas, 31, I.<sup>o</sup>

No Porto:—W. C. TAIT & C.<sup>o</sup>—Rua dos Ingleses, 23, I.<sup>o</sup>.

**Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL**

RESPONSABILIDADE LIMITADA  
FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

**FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE**

Machinas a vapor, transmissões, rodas hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

**PREÇOS MINIMOS**

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

**H. PARRY & SON**

→ → →

Officinas de machinas, caldeiras

E

**CONSTRUÇÕES NAVAES**

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

ESTALEIRO

NO

**GINJAL**

LISBOA

**VIUVA SERZEDELLO****DEPOSITO DE DROGAS**

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO  
SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGAMENTO

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24

**LISBOA**



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

**LINHA DE  
LISBOA A CASCAES**  
SERVIÇO PROVISÓRIO

Desde 25 de Dezembro de 1890

PARA

Passageiros, bagagens, cães, recovagens e pequenos volumes  
em grande velocidade

**As estações d'esta linha são . . . . .**  
**Alcantara-Mar, Junqueira, Belem, Pedrouços,  
Algés, Dafundo, Cruz-Quebrada, Caxias, Pa-  
ço d'Arcos, Oeiras, Carcavellos, Parede, Es-  
toril e Cascaes.**

- Divididas em 3 ZONAS, a saber :**
- |  |   |
|--|---|
| 1. <sup>a</sup> zona — De Alcantara-Mar até Cruz-Quebrada. | 2. <sup>a</sup> zona — De Cruz-Quebrada até Oeiras. |
| 3. <sup>a</sup> zona — De Oeiras até Cascaes.              |   |

**PREÇOS**

**I — Passageiros**

Pelo percurso total ou parcial de cada zona:

1. <sup>a</sup> classe . . . . .	460 réis
2. <sup>a</sup> " . . . . .	80 "
3. <sup>a</sup> " . . . . .	50 "

**II — Bagagens e recovagens**

Pelo percurso total ou parcial de cada zona:

Até 50 kilogrammas de peso . . . . .	120 réis
De 51 " em diante, por cada fração indivisível de 50 kilos, além dos primeiros 50, mais . . . . .	50 "

**Volumes de peso não superior a 5 kilos**

Transporte de cada volume, de uma para outra qualquer estação, d'esta linha . . . . . 70 réis  
N'estes preços acham-se comprehendidas unicamente as despezas de serviço braçal, guia e registo.

## III — Cães

Pelo percurso total ou parcial de cada zona: — Cada um 50 réis, comprehendendo guia.

## IV — Bilhetes de gare

Vender-se-hão bilhetes de gare ao preço de 50 réis cada um e para cada comboio como nas demais linhas da Companhia.

## Condições

1.<sup>a</sup> **Passageiros.** — Os bilhetes só são validos para o comboio e dia, n'elles indicados.

2.<sup>a</sup> As crianças até 3 anos nada pagam indo ao colo das pessoas que as conduzam.

As de 3 até 7 anos pagarão meio bilhete nos percursos de mais de uma zona, não gosando, portanto, de redução alguma quando percorram uma zona só.

3.<sup>a</sup> Todos e quaesquer bilhetes de passagem dão direito ao portador de se apear em uma estação anterior à designada como ponto de destino.

4.<sup>a</sup> **Bagagens, recovagens e pequenos volumes.**

Não se aceita mercadorias a granel nem volumes de peso superior a 100 kilos.

5.<sup>a</sup> Não se concede transporte gratuito de bagagens registadas. Os passageiros poderão, porém, levar consigo dentro das carruagens os volumes que tragam em mão e que possam accommodar-se no espaço correspondente a cada lugar a esse fim destinado.

6.<sup>a</sup> Igualmente não se aceita expedições em portes a pagar, nem desembolsos sobre expedições de género algum.

7.<sup>a</sup> A Companhia apenas se obriga a fazer seguir n'um dos comboios do mesmo dia as expedições de bagagens ou recovagens que na totalidade pesem mais de 100 kilos e que sejam apresentadas a despacho até às 2 horas da tarde. Sendo entregues posteriormente a essa hora, terá a Companhia a faculdade de as expedir por qualquer dos comboios do dia seguinte, que parta da estação de procedencia antes do meio dia.

8.<sup>a</sup> A Companhia não responde por diferenças de peso nos pequenos volumes de peso não superior a 5 kilos, a que a presente é applicada, salvo quando o estado exterior dos mesmos indicar claramente ter havido avaria ou defraudação durante o tempo em que estiveram em poder da Companhia.

Em qualquer caso, as indemnizações não poderão ser superiores a mil réis por kilogramma.

9.<sup>a</sup> Não se aceita remessas de dinheiro, valores, objectos preciosos e matérias inflammáveis.

10.<sup>a</sup> **Cães.** — Serão transportados no fourgon nas condições ordinarias.

11.<sup>a</sup> **Depósito de bagagens.** — Pela arrecadação das bagagens nas estações, antes da partida dos comboios, ou depois da chegada, quando o depósito tiver lugar por mais de uma hora.

Por dia e fração indivisível de 50 kilogrammas	4 réis
Minimo de cobrança	50 réis

Este depósito é constatado:

1.<sup>a</sup> — Antes da partida, pela entrega de um recibo especial ao passageiro.

2.<sup>a</sup> — Depois da chegada, conservando o passageiro a senha de bagagem.

São isentos do pagamento de depósito ou arrecadação de bagagens os passageiros **obrigados** a esperar em qualquer estação o **primeiro comboio** que passe na direcção dos seus destinos, e que os deva levar á estação para onde tenham tomado bilhete.

12.<sup>a</sup> **Armazenagem.** — Todos os volumes de recovagem que não forem retirados da estação de destino, 24 horas depois da chegada do comboio em que foram transportados, pagarão:

Por volume e por dia	10 réis
Minimo de percepção	50 »

13.<sup>a</sup> Ficam em vigor as condições de applicação da Tarifa Geral de Leste e Norte, em tudo que não seja contrário ao que na presente se estipula.

14.<sup>a</sup> É annullada a tarifa provisória de 1 de Dezembro de 1890.

Lisboa, 18 de Dezembro de 1890.

o Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Esprégueira.