

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despacho de 5 de março de 1888, do Ministerio das Obras Publicas

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO

REDACÇÃO — CONDE BARÃO, 18 — LISBOA

O annexo d'este numero

Tarifa para atracação, embarque e desembarque de mercadorias na ponte e molhe do mar da estação da Figueira da Foz. — Atracação de vapores e navios de vella.

SUMMARIO

A unificação de tarifas.—III—(continuado do n.º 79).
 Influencia do Grande Central Hespanhol, sobre o movimento do tráfego internacio-
 nal nas linhas da rede portugueza.
 Parte Official.—Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria—Decreto de
 24 de março—Portarias de 17 de março e 7 de abril.
 Publicações recebidas.—Listes financières, Industrielles et Commerciales.
 Caldeira inexplosivel multitudinal com circulação continua e depositos d'água a
 vapor sobrepostos.
 Carteira dos Acionistas.
 Boletim Financeiro.
 Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
 Receitas dos caminhos de ferro.
 Commercio Portuguez.
 Necrologia.
 Linhas portuguezas.—De Guimarães a Fafe—De Thomar ao Entroncamento—O
 ascensor do Chiado—De Vendas Novas a Santarém.
 Linhas hespanholas.—De Jativa a Alcoy—De Vigo a Bayona—De Martorell a
 Igualada—De Almendrico a Velez Rubio—Os empregados das linhas—De
 Móra la Nueva a Marsà Falset, Madrid-Zaragoza-Alicante.—De Callasparra a
 Almeria—De Bilbao a Lezama—De Belmez a Zafra—De Sevilha a Huelva—
 De Madrid a Santander—De Valdepenas a la Caizada.
 Linhas estrangeiras.—Francia—Italia—Suissa—Russia—Estados Unidos—Republi-
 ca Argentina.
 Notas varias.—Ponte sobre o Nervion—Exposição flutuante.
 Avisos de serviço.
 Anuncios.

A unificação de tarifas

III

(Continuado do n.º 79)

TEMOS, para nós, que seria prejudicial para os interesses geraes do publico a adopção, no nosso paiz, de uma tarifa unica em todas as linhas ferreas, e vamos dizer de onde nos vem esta convicção.

Primeiramente, não se pôde admittir que essa unificação se faca unicamente no sentido de adoptar para todos os transportes, em todas as linhas, typos ou preços mais reduzidos do que os actuaes; alguns ha já que estão fixados no minimo a que as linhas ferreas podem chegar; impossivel, pois diminuir estes.

Ora para reduzir uniformemente alguns dos demais, é bem de esperar que haveria que elevar outros, para compensação.

Eis a dificuldade que certamente produziria o prejuízo do publico, o qual teria que pagar caros esses transportes.

Nos paizes em que o Estado explora as linhas ferreas na sua maior parte, ou lhes garante o rendimento, e n'aquelles em que as industrias se espalham por toda a parte e a produção se alastrá com uma intensidade regular por todos os pontos, ainda essa unificação pôde ser praticada, sem affectar profundamente os interesses

económicos geraes; mas em Portugal, onde a maioria das linhas é explorada por companhias, sem garantia do Estado, e d'estas, ainda, nem todas obtêm do seu tráfego producto sufficientemente remunerador dos seus gastos e encargos, ninguem poderá esperar que se consiga um abaixamento de preços de transportes, sem que a elevação de outros venha compensar a diminuição de rendimento d'aquelles.

Ora é sabido que ninguem quer gastar um centavo mais do que hoje gasta, e em todos os paizes e em todos os tempos, o consumidor procurou sempre pagar menos pelo genero que adquire, ou diminuir a remuneração pelo serviço que lhe prestam.

Na hypothese, mesmo, de preços de transporte, é exemplo bem flagrante o inquerito a que se procedeu recentemente em França, por meio de um questionario do Conselho Superior do Commercio. Todas as associações commerciaes, todas as câmaras do commercio, reclamaram contra os preços de arrastre pelas linhas ferreas que servem as povoações em que estas associações e câmaras exercem a sua accão; todas, veja-se bem, e tantas, que o nosso collega *Journal des Transports*, de Paris, desde outubro ultimo que lhes está publicando as reclamações, e rebatendo-lh'as com a competencia e precisão que fazem d'aquelle nosso collega um dos orgãos mais auctorizados e interessantes da Europa

Portanto, ainda se iriam escolher os artigos de tráfego sobre os quaes recaharia o aumento de preços, para produzir o do producto indispensável para o equilíbrio das receitas?

Em artigos de grande tráfego? Sahiriam a campo, em grita, todos os transportadores prejudicados.

Em outros cujo transporte é de menos importancia no paiz? Mas então seria necessário que fosse consideravelmente grande o numero d'estes, e mesmo admittindo que isso não originasse reclamações, quantas pequenas industrias nascentes definhariam, quantos estabelecimentos commerciaes, que negociam n'esses géneros, teriam agravamento nos seus interesses!

Outra razão em que fundamos aquele nosso parecer:

A unificação de tarifas suppõe e impõe a obrigaçao de elles não poderem ser parcialmente alteradas; isto é, a uniformidade mata a liberdade que até hoje as diferentes linhas teem tido, de independentes umas de outras, reduzir os seus preços de arrastre ou modificar as suas condições tarifarias.

Impedir-se-hia, portanto, a creaçao de tarifas especiaes que as condições locaes ou occasioaes continuamente exigem, e que tão indispensaveis se tornam para o desenvolvimento do paiz.

Se uma fabrica de uma industria portugueza se estabelecesse ao norte do paiz e necessitasse de um preço reduzido nos seus transportes para espalhar os seus productos pelas zonas do sul, não poderia obter a me-

nor reducção do custo d'esses transportes, porque isso iria alterar o sistema uniforme das tarifas de todas as linhas; e ainda supondo que a obtinha, veria aproveitada essa vantagem para a penetração, pelos nossos portos, dos productos similares estrangeiros, a fazerem-lhe concorrência perniciosa.

Outro exemplo:

Estamos ligados ao paiz vizinho por 1:002 kilómetros de fronteira; nas províncias limitrophes d'esta há importantes centros consumidores que se abastecem, ou pelos portos de Hespanha, ou pelos nossos.

Um determinado género é consumido em grande quantidade em Avila (servimo-nos de exemplos geraes) e pôde ir de Santander, de Lisboa ou do Porto.

A linha do Norte de Hespanha faz o transporte, nos seus 392 kilómetros, desde Santander, por um preço de tarifa reduzida que lhe dá um tipo kilométrico muito remunerador.

Mas para igualar esse preço, havendo desde Lisboa 782 kilómetros, por Madrid, ou 722 por Salamanca, e desde Porto 491 kilómetros por Barca d'Alva, está bem de ver que o tipo resultante para qualquer d'estes percursos tem que ser muito reduzido, para conseguir concorrer com o do ponto cantábrico.

Ainda mais: A linha do Norte de Hespanha na justa e legal defesa dos seus interesses, não applica o mesmo preço kilométrico, mas outro muito mais elevado—o maximo da sua tarifa legal—se a mercadoria lhe entra por Madrid ou por Medina, isto é, se lhe dá 114 ou apenas 86 kilómetros de trajecto, em vez de 392.

Maior razão para que a parte do preço de concorrência a estabelecer, que fica restando para as linhas portuguesas e hespanholas que entram na combinação por Lisboa ou pelo Porto, fique reduzida ao infinito, produzindo um tipo kilométrico insignificante que as companhias apenas aceitam ou porque lhes dá ainda uma pequena margem sobre os seus gastos de tracção, ou porque, nem isso dando, obtiveram coincidentemente, transportes importantes em sentido descendente, e lhes convém aquelles para o aproveitamento do material em regresso.

Mas a unificação de tarifas impede esta combinação, porque a estabelecer-se nos percursos Lisboa-Marvão, Lisboa-Villar Formoso ou Porto-Barca d'Alva um preço x , terá esse mesmo preço x que ser aplicado à mesma mercadoria em todos os percursos de 247, de 434 ou de 200 kilómetros (respectivamente), e as diferentes rês não podem reduzir a tão baixo o tipo de transporte, de uma forma geral.

Resultado: para se manter a unificação ficaria prejudicada a rede do Sul e Sueste, sendo obrigada a adoptar nos seus percursos um tipo ou um preço muitíssimo inferior, só porque as companhias do Norte e da Beira Alta ou a rede do Minho e Douro lucravam um tráfego que a ella, Sueste, lhe era absolutamente indiferente;

Ou sendo isso, como é, um impossível, prejuízo para as rês do Norte, Beira, Douro e Salamanca (em que o nosso paiz também é interessado) que ficariam privadas d'esse tráfego; prejuízo para o estado pela perda do imposto de transito ou do producto na linha do Douro que lhe pertence; prejuízo para a indústria portuguesa, se o género é de produção nossa; prejuízo para o comércio, se a mercadoria é de origem estrangeira, apenas negociada por qualquer casa portuguesa; prejuízo para os rendimentos aduaneiros que nem mesmo os simples despachos de transito obteriam; prejuízo para os portos de Lisboa ou de Leixões que não teriam a entrada de mais esses barcos que lhe traziam a mercadoria; prejuízo para todos.

Crêmos ter dado uma rápida amostra das mil razões em que nos fundamos para combater a unificação das tarifas das linhas ferreas portuguesas, considerando-a impossível e prejudicial; escusamos de insistir mais no assumpto.

Do questionário espalhado por todas as associações commerciaes do paiz resultarão ainda mais elementos convincentes do que deixamos esboçado, e o jogo das respostas formará um interessante estudo de que algum ensinamento brotará, a provar, que não é factível entre nós e que nós outros paizes mais adiantados do que Portugal, em matéria de caminhos de ferro, tem sido até hoje reconhecidamente impossível de adoptar.

Deixamos para mais tarde responder a um bom número de cartas que, a propósito d'estes artigos, nos teem sido dirigidas. Essas respostas fazem o objecto da matéria nova, cuja introdução n'estes artigos os alongaria immenso. Que nos permittam os nossos amáveis correspondentes esta demora.

INFLUENCIA DO GRANDE CENTRAL HESPAÑOL

SOBRE O

Movimento do tráfego internacional nas linhas da rede portuguesa

IV

Que da nova linha ferrea de Madrid para a fronteira francesa deverão resultar vantagens para o tráfico de Portugal com o centro da Europa, ninguém certamente duvidará, porque a concorrência que na linha estabelecerá a actual do Norte de Hespanha facilitará certamente o desenvolvimento commercial.

Os interessados nos caminhos de ferro portugueses, ou sejam explorados de conta do Estado, ou de particulares, só terão portanto a lucrar com a formação da nova rede ao norte de Madrid.

Os adversários do Grande Central acharam, porém, meio de pôr em dúvida essas vantagens, procurando mostrar que haveria prejuízo para os interessados em alguns dos títulos de caminhos de ferro portugueses, pelo desvio que se daria ao tráfico internacional em Portugal.

Facil é esclarecer o público a este respeito, destruindo os argumentos apresentados para aquelle fim, que no nosso entender se destinaram unicamente a confundir a questão e atemorizar os portadores d'esses títulos.

Tornou-se notável a este respeito um artigo do *Temps*.

Registamos desde já a confissão insuspeita de que o Norte de Hespanha tem actualmente, o monopólio entre a França e Portugal, e que não vê sem apprehensão levantar-se a concorrência do Grande Central Hespanhol. Confirma-se assim tudo que temos dito, mostrando-se ao mesmo tempo a origem da oposição que se faz à organização da nova rede.

Bastará isto para que o público desinteressado n'estes negócios financeiros reconheça que não é o interesse geral que anima os detractores do Grande Central e da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, mas sim a defesa do monopólio existente, que é muito prejudicial aos dois países, pois d'elle resulta o pequeno desenvolvimento que tem tido o tráfico internacional através da Península, não obstante os grandes sacrifícios e esforços do governo português, e da Companhia Real para se aproveitarem as excellentes condições naturaes do porto de Lisboa, o melhor, incontestavelmente, da Península.

Tirar esse monopólio ao Norte de Hespanha criando-lhe uma concorrência, é pois da maior necessidade para Portugal, porque conservando-se nas mãos d'aquella companhia uma unica linha ferrea para o serviço de

França, inuteis ficarão em grande parte os dispendiosos trabalhos que se executam no Tejo, para dotar o nosso principal porto de mar das intalações, as mais completas e mais aperfeiçoadas que se conhecem.

Descendo-se ao exame mais attento do artigo do *Temps* vê-se logo a contradicção em que se labora. Suppõe-se que o trafico internacional da Beira Alta, que é actualmente a linha mais curta para Paris, está ameaçado, pela abertura da linha da Beira Baixa, que reduz ainda a distancia de Paris a Lisboa, e logo em seguida se diz que esta ultima não gosará muito tempo do desvio do trafico porque o Grande Central tem a pretenção de *accaposer tous les transports entre Lisbonne et Irum*, não obstante se reconhecer no mesmo artigo que esta linha será até mais longa do que a da Beira Baixa.

Difficilmente se comprehende que o encurtamento de distancia determine no primeiro caso um desvio imediato do trafico internacional, e que a abertura de uma nova linha mais comprida produza igualmente o mesmo efeito.

A consideração de que a Companhia Real terá os seus interesses ligados até certo ponto ao Grande Central, não justifica e muito menos explica semelhante observação, porque esse desvio deveria dar-se por maioria de razão no estado anterior ao contracto com o Grande Central, visto que era a companhia portugueza que explorava de sua conta a linha desde Lisboa a Madrid, estando portanto a mesma interessada no augmento do producto d'essa linha.

Se se pensa que a redução de distancias é a razão principal determinante do desvio de trafico, forçoso será reconhecer tambem que logo que fosse aberta á exploração a linha de Oeste de Hespanha, que *estabeleceria comunicação mais curta de Lisboa para Irum por Salamanca*, essa linha teria a vantagem completa d'esse trafico.

A verdade é que nunca a Beira Alta obteve o trafico internacional, que continuou a fazer-se por Madrid na sua maior parte, principalmente, porque esse é o interesse do Norte de Hespanha, o que facilmente se comprehende sabendo-se que os passageiros e mercadorias percorrem na linha do Norte, desde Madrid a Irum mais 200 kilometros de que se entrassem n'essa linha em Medina tendo seguido a via de Salamanca.

Vê-se, pois, que a direcção do principal trafico de Lisboa para França não se modificará em Portugal, por motivo da execução da linha do Grande Central em des favor das linhas portuguezas, e que antes pelo contrario a concorrência que a nova linha fará á do Norte será vantajosa porque a Companhia Real não terá interesse directo da exploração do caminho de ferro de Lisboa a Madrid, e podem portanto utiliar-se das melhores condições que se lhe offerecem para o trafico internacional, sendo-lhe indiferente que elle siga pela Pampilhosa ou por Valencia d'Alcantara, resta que a distancia de Lisboa a essas pontos é quasi a mesma.

Em relação ao desvio do trafico internacional da Beira Alta que resultará, na opinião do *Temps* da abertura da Beira Baixa, julgamos conveniente dar algumas explicações para destruir os erros espalhados a este respeito, e de que o jornal citado se faz echo.

Effectivamente construiu-se a linha da Beira Alta com o fim principal de estabelecer por ella o movimento de Lisboa para além dos Pyrínées, e n'esse intuito se concedeu uma avultada subvenção á companhia, que a executou e a explora, subsidio superior aos que anteriormente tinham sido concedidos ás outras companhias em Portugal.

O resultado não correspondeu porém a essa esperança, e pela Beira Alta quasi se não faz trafico algum in-

ternacional, para além dos Pyrínées, sendo insignificante o producto que d'ahi retira a companhia, que se vê reduzida quasi unicamente ao movimento local.

O motivo d'isto é facil de explicar. As grandes linhas internacionaes não se estabelecem unicamente tendo-se em vista o encurtamento das distancias, porque outras razões de maior importancia influem na direcção mais conveniente a dar a esse movimento.

No caso de que se tracta, um dos maiores obstaculos que encontrou logo a Beira Alta e posteriormente a linha do Douro e a de Salamanca á fronteira portugueza, quando pretendiam estabelecer serviços directos e rápidos sobre Paris foi entroncarem estas linhas na do Norte de Hespanha em Medina á distancia de 200 kilometros de Madrid, e ser o interesse do Norte opposto a esse serviço.

Já dissémos que se não encontra ali a mais insignificante commodidade, fazendo-se o trasbordo de passageiros e bagagens em plena via sem abrigo algum, e de modo a afastar o publico das vias mais directas para França.

Hoje mesmo muitos passageiros do Porto para Paris procuram de preferencia a via de Lisboa-Madrid, porque encontram n'ella maior conforto e facilidades do que seguindo pela linha do Douro, embora esta seja muito mais curta.

A linha da Beira Alta não tem pois actualmente o mais importante trafico internacional, e nada perderá por esse lado da abertura da linha da Beira Baixa. Perderá de facto uma parte do movimento nacional, com o que nada tem que vêr o Grande Central, porque os transportes da Covilhã e Castello Branco, mesmo para o Porto deixarão de percorrer as linhas da Beira Alta, que está por esse facto condemnada fatalmente a uma consideravel redução das suas receitas.

Esse facto economico provirá de causas conhecidas em Portugal das pessoas que se ocupam d'esses assuntos, sem que a constituição do Grande Central possa ter n'elle a menor influencia.

E' bom que isto se diga desde já para que mais tarde se não attribua a outras causas o que deve resultar unicamente da constituição da rede portugueza, e não do estabelecimento ou da concorrência de outras linhas em Hespanha.

Parece-nos que do exposto resultará com evidencia a conclusão de que a nova linha de Torralba a França trará grandes vantagens ás linhas portuguezas, para o trafico internacional, pela concorrência que se formará em Hespanha cessando o monopolio da companhia do Norte, que tanto tem prejudicado as linhas ferreas executadas em Portugal.

A companhia real não terá interesse directo na exploração da linha de Madrid, nem na do Oeste, e por isso a corrente do trafico para além dos Pyrínées seguirá á via que muito satisfaz aos interesses portuguezes.

CONCLUSÃO

De tudo que fica expedito, e que julgamos inutil desenvolver mais, resulta a nosso ver com toda a clarezza o seguinte:

1.º Que os portadores das obrigações da companhia de Madrid-Caceres-Portugal nada podem oppôr ao contracto celebrado entre a companhia portugueza e a de Grande Central Hespanhol, por isso que a faculdade de aquella ceder a exploração das linhas a outra sociedade está expressamente reservada no contracto de 22 de outubro de 1885, que elles invocam em favor da garantia dada pela companhia portugueza para o pagamento dos juros e amortiscação dos seus titulos.

2.º Que essa garantia não foi diminuida, antes pelo contrario é hoje maior do que era d'antes, por isso que álem dos rendimentos das proprias linhas, saldo que tem hypotheca privilegiada, ha a garantia do Grande Central e da companhia portugueza que fica solidaria no cumprimento dos contractos, como é expresso no contracto.

3.º Que os accionistas teem a vantagem de um aumento immediato de dividendo, e só poderão estatuir em assembléa geral no que respeita aos seus proprios interesses, sem que d'ahi resulte prejuizo aos portadores das obrigações.

4.º Que não se realisando a combinação com a companhia do Grande Central forçoso será obter a transference legal e effectiva das linhas de Caceres para a companhia portugueza sem o que esta ultima não poderá desempenhar-se com vantagem para os seus accionistas, dos encargos que assumiu pelo contracto de 1885, devendo voltar-se ao contracto anterior, se aquella clausula essencial não fôr satisfeita.

5.º Que por estas materias a solução adoptada offre garantia e vantagens a todos os interessados tanto na companhia de Caceres como nos caminhos de ferro portuguezes, havendo para estes uma redução notável de encargos, que melhorará muito a sua situação.

6.º Que a garantia dada ás obrigações da companhia d'oeste de Hespanha subsiste integralmente como foi estabelecida pela resposta no contracto, libertando-se a companhia portugueza dos encargos da exploração *a forfait* d'aquella linha sem o menor sacrifício, nem aumento futuro de encargos.

7.º Que o monopolio na posse do Norte de Hespanha, *da unica linha ferrea* que liga directamente Portugal a Paris, tem sido muito prejudicial aos interesses portuguezes, e especia'mente aos da Beira Alta e linhas do Minho e Douro, havendo portanto toda a vantagem em auxiliar a criação em Hespanha de uma nova via que possa estabelecer uma concorrência á actual, deduzindo-se facilmente d'esse facto a oposição que fazem os interessados n'aquella companhia á formação do Grande Central Hespanhol.

8.º Que a linha da Beira Alta perderá, depois de aberta á exploração a da Beira Baixa, uma parte notável do seu movimento local, e não do internacional, porque este segue actualmente na maior parte outras vias ferreas, apesar da menor distancia que a da Beira Alta offerece entre Lisboa e Paris.

9.º Que de tudo isto resulta que da combinação com o Grande Central retirará a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a vantagem de diminuir consideravelmente os encargos da exploração das linhas de Caceres, libertando-se ao mesmo tempo dos prejuizos que lhe poderiam advir da exploração *a forfait* da linha de Placencia a Astorga (oeste de Hespanha).

Que álem d'estas vantagens estabelecer-se-ha uma outra via ferrea para Paris, cujo interesse principal consistirá em atrahir o trafego internacional de Portugal á Europa; e da concorrência que ella fará á do Norte deve esperar-se um incremento importante de trafico internacional pelo norte de Lisboa, o que aumentará os productos da rede da companhia.

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

2.º Repartição — Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar que o quadro organico da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, creada pelo decreto de 21 de fevereiro findo, seja o que baixa

com a presente portaria, assignado pelo conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Paço, em 31 de março de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Quadro organico da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro

Engenheiro-director.

Serviço interno

1.º Repartição — Central

1 chefe.—3 amanuenses de 1.ª classe.—2 amanuenses de 2.ª classe.—1 encarregado dos pagamentos.—1 continuo.—1 servente.

2.º Repartição — Technica

1 engenheiro; chefe da 1.ª divisão fiscal.—1 chefe da 1.ª secção (technica).—1 chefe da 2.ª secção.—1 amanuense de 1.ª classe.—1 amanuense de 2.ª classe.—1 desenhador do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas.—1 servente.

3.º Repartição — Movimento, trafego e estatística

1 engenheiro; chefe da 2.ª divisão fiscal.—1 chefe da 1.ª secção (movimento e trafego).—1 fiscal principal do rendimento; chefe da 2.ª secção (estatística) —1 desenhador do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas.—1 amanuense de 1.ª classe.—1 amanuense de 2.ª classe.—1 servente.

4.º Repartição — Material, tracção e officinas

1 engenheiro; chefe da 3.ª divisão fiscal.—1 amanuense de 2.ª classe.—1 desenhador do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas.—1 servente.

Serviço externo

1.º divisão — Via e obras, telegraphos, pharoes, pesos e balanças

1 engenheiro, chefe de divisão (o chefe da 2.ª repartição).—1 engenheiro adjunto.—7 conductores, chefes de secção.—2 fiscaes principaes de telegraphos, pharoes, pesos e balanças.—7 agentes fiscaes de 1.ª classe.—10 agentes fiscaes de 2.ª classe.

2.º Divisão — Movimento e trafego

1 engenheiro, chefe de divisão (o chefe da 3.ª repartição).—1 engenheiro ou conductor adjunto.—5 fiscaes principaes de exploração. —1 fiscal principal do rendimento (o chefe da 2.ª secção da 3.ª repartição).—11 fiscaes do movimento e trafego.—17 agentes fiscaes de 1.ª classe.—26 agentes fiscaes de 2.ª classe.—40 agentes fiscaes de 3.ª classe.

3.º Divisão — Material, tracção e officinas

1 engenheiro, chefe de divisão (o chefe da 4.ª repartição) —4 conductores artífices.—4 machinistas fiscaes.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 24 de março de 1891.—O conselheiro director geral, *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça.*

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar que o quadro organico da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, creada pelo decreto de 21 de fevereiro findo, seja o que baixa com a presente portaria assignado pelo conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Paço, em 31 de março de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Quadro organico da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro

Engenheiro-director.

Serviço interno

1.º Repartição — Central

1 Chefe.—3 amanuenses de 1.ª classe.—2 amanuenses de 2.ª classe.—1 encarregado dos pagamentos.—1 Continuo.—1 servente.

2.º Repartição — Technica

1 engenheiro; chefe da 1.ª divisão fiscal.—1 chefe da 1.ª secção (technico).—Chefe da 2.ª secção.—1 amanuense de 1.ª classe.—1 amanuense de 2.ª classe.—1 desenhador do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas.—1 servente.

3.º Repartição — Movimento, trafego e estatística

1 engenheiro; chefe da 2.ª divisão fiscal.—1 chefe da 1.ª secção (movimento e trafego).—1 Fiscal principal do rendimento; chefe da 2.ª secção (estatística).—1 desenhador do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas.—1 amanuense de 1.ª classe.—1 amanuense de 2.ª classe.—1 servente.

4.º repartição — Material, tracção e officinas

1 engenheiro; chefe da 3.ª divisão fiscal.—1 amanuense de 2.ª classe. 1 desenhador do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas.—1 servente.

Serviço externo

1.ª Divisão—Via e obras, telegraphos, pharoes, pesos e balanças

1 engenheiro chefe de divisão (o chefe da 2.ª repartição).—1 engenheiro adjunto.—5 conductores chefes de secção.—2 Fiscaes principaes de telegraphos, pharoes, pesos e balanças.—5 agentes fiscaes de 1.ª classe.—7 Agentes fiscaes de 2.ª classe.

2.ª Divisão—Movimento e trafego

1 engenheiro chefe de divisão (o chefe da 3.ª repartição).—1 engenheiro ou conductor adjunto.—2 fiscaes principaes de exploração.—1 fiscal principal do rendimento (o chefe da 2.ª secção da 3.ª repartição).—7 fiscaes do movimento e trafego.—5 agentes fiscaes de 1.ª classe.—11 agentes fiscaes de 2.ª classe.—19 agentes fiscaes de 3.ª classe.

3.ª Divisão—Material, tracção e officinas

1 engenheiro chefe de divisão (o chefe da 4.ª repartição).—2 conductores artífices —2 machinistas fiscaes.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 24 de março de 1891.—O conselheiro director geral,—Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça.

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar que os quadros do pessoal administrativo do serviço externo da fiscalisação de exploração de caminhos de ferro, organisados nos termos do artigo 11.º do decreto de 21 de fevereiro de 1891, sejam os que baixam com a presente portaria assignados pelo conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Paço, em 31 de março de 1891.—Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.

Quadros do pessoal administrativo do serviço externo da fiscalisação de exploração de caminhos de ferro, organisados nos termos do artigo 11.º do decreto de 21 de fevereiro de 1891.

1.ª Divisão

Serviço de via e obras — Agentes fiscaes de 1.ª classe

Effectivos 12

José Mello Castellão, José da Silva Zimbarra, Antonio Rodrigues, Jacintho Cotrim Graca, Daniel Alves Cerveira, José Jorge Ribeiro, Manuel Gomes da Costa, Joaquim de Oliveira Moraes, Daniel da Costa Nunes, José Afra Ferreira e Silva, José dos Santos Neves, Manuel Abranches Amaral Guerra.

Addidos 20

João Diogo, Joaquim Miguel, João Henrique Cancella, Henrique de Mello Alvellos Corte Real, Antonio Ogando, João Rodrigues Paraizo, Manuel Carlos do Valle, Manuel Pinheiro, Francisco Narciso, Antonio Vaz da Costa Roxo, Jorge Barros Lima do Rego Barreto, Alvaro Xavier Maria Pimenta, José Malaquias, Agostinho dos Santos, Faustino dos Santos Silva, Lucio Duarte de Carvalho, Manuel Ogando, Victor Portugal, Antonio Alves Cerveira, Henrique de Barros Coelho de Campos.

Agentes fiscaes de 2.ª classe

Effectivos 17

Francisco da Costa Hortellão, Antonio Miguel de Carvalho, Domingos Cardoso, João José Thomás Chaves, Hermenegildo Branco Amorim, Adriano Augusto dos Santos, Alvaro Ignacio, José Maria da Ajuda, João Nunes, Antonio José Gomes Junior, Augusto Alexandrino Nascimento Cardoso, Eduardo de Brito Aranha, José Maria das Neves e Silva, Eduardo Augusto Garcia, Florencio Rodrigues, Alberto de Sousa Pavão, Manuel Maria Pereira dos Santos.

Addidos 3

Antonio dos Santos Barata, Augusto Antonio Nunes, Francisco Pereira Rodrigues Castilho.

Fiscaes principaes

Effectivos 4 (a)

Francisco Damaso de Moraes, Chrispulo Alpoim Cerqueira, Borges Cabral, Caetano José Dias.

2.ª Divisão

Fiscaes principaes

Effectivos 11 (b)

José de Sousa Freire Bandeira de Mello, Manuel Gualdino da Cunha, Julio de Campos e Silva, José Lorjó Tavares, José Duarte do Amaral, José Vargas Olleró, Antonio Queriol, Cassiano Augusto Pessoa de Amorim, José Vaz da Cunha.

(a) Um d'estes cargos é exercido por conductor do quadro em commissão.
(b) Para dois d'estes cargos são propostos conductores do quadro em commissão.

Addidos 3

André da Cunha, Manuel Joaquim Izidoro dos Reis, Alfredo Machado.

Fiscaes do movimento e trafego

Effectivos 18

Manuel Lopes de Azevedo, José Maria Lobo d'Avila, João Carlos Vaz Soares, Antonio Joaquim Izidro dos Reis, Francisco Jannario Moreira da Veiga, Manuel Mendes Rodrigues da Silva, Victorino Theophilo Lourenço, Thiago Silva Albuquerque, Luiz Vieira Caldas, Agostinho Julio de Abreu, Jorge Galvão Mexia, Antonio da Camara Carvalhal, Alfredo Sampaio Garrido, Eduardo Gemeniano Penedo, Manuel Joaquim Pereira, Ernesto Augusto da Silva Cordeiro, Manuel Ferreira Pinto Bastos, Francisco José Monteiro.

Addidos 2

Firmino de Almeida e Brito, Antonio Raul Teixeira.

Agentes fiscaes de 1.ª classe

Effectivos 22

Francisco Cardoso Coutinho, Joaquim Izequiel de Almeida, Antonio Gonçalves, Diogo de Napoles, Francisco Gomes de Avellar, Manuel Pereira da Silva, Caetano Antonio Lopes, Manuel Soares, Julio Avelino Penedo, Francisco Xavier Magalhães Lencastre, Jeronymo Francisco Lobo, Jacintho Duarte do Amaral, Antonio Duarte Silva, Jorge Frederico Norton, José Duarte da Silva Mello, Miguel Ramos e Vasconcellos, Alfredo Augusto Duarte do Amaral, Rodolpho Arthur de Sousa Canavarro, João Antonio de Matos, Francisco Raymundo Perdigão, Luiz Ernesto da Silva, João Gualberto Cardoso de Mello.

Addidos 28

Antonio Rodrigues Sul, Sebastião de Mello Povoas, Francisco Maria Barbosa Pita, Fernando Joaquim Cândido de Passos, Francisco Florencio Marques, Adriano Lopes Soeiro, Antonio de Medeiros Albuquerque, Vicente Ferreira Brabo, Francisco Gamboa Sousa Pinto, José Jeronymo Alves de Carvalho, D. Azul de Mendonça, Luiz Polycarpo Arthur Delgado, Thomás Menezes de Almeida e Silva, Eduardo Joaquim da Costa Torres, José Victorino de Sá Saldanha, Roque Menezes Fernandes Thomás, Francisco Paes dos Santos, Albano Diniz Vieira, João Filipe de Oliveira, Fausto Cardoso Coutinho, Joaquim da Cunha Freire Pignatelli, José Theodoro dos Santos Ferreira, Joaquim dos Santos Ferreira, Carlos de Oliveira, Ernesto Leite Pereira Jardim, José Gomes Severo, Carlos Augusto Ferreira de Castro, Eloy Augusto da Costa.

Agentes fiscaes de 2.ª classe

Effectivos 37

José Antonio Peres, José Simões de Matos, Antonio de Aragão da Costa Lacerda, Jorge Faustino Dourado Maris Sarmiento, José Victorino Ferreira da Cunha, Pedro Augusto Ferreira, Joaquim Duarte Simões, Carlos Sertório de Fontes Pereira de Mello, Fernando Victor Costa, Eduardo José da Silva Barbosa, Carlos Duarte do Amaral, João Marcos de Ascenção, João José Santa Clara, João Pinto da Costa, Pedro Fernandes Thomás, João Serrão de Moura Freitas, Joaquim Antonio Bernardes, Vicente Antonio Dias Pereira, Alfredo Luiz Augusto Felner, Antonio Nunes de Carvalho, Dionysio Paes de Campos, Antonio Duarte Piló Sobrinho, Manuel Botelho de Carvalho, Adolpho Henrique Duhan Laborde, João Romão, Albano Cabral de Moura, Eduardo Augusto Gomes Caldas, David José dos Santos, José Maria de Figueiredo, Julio Antonio Cardoso, Francisco Lopes de Moraes Silvano, Joaquim João Alves Mascarenhas, Miguel Soares de Albergaria, Antonio Joaquim Gonçalves, José Taveira Cardoso, Antonio da Silva Robredo, Henrique Augusto de Sande e Vasconcellos.

Addidos 12

José Antonio Pereira Diegues, Eugenio de Figueiredo, Ernesto Benedito Balbino Correia, D. José de Almeida e Silva, José Cândido Lopo de Figueiredo, Arthur Eduardo Coelho Fragoso, João Clímaco Baptista, Alberto Augusto Cesar Callixto, João Guilherme Barbosa, José Pinheiro da Silva, Luiz Cândido Zacharias de Carvalho Manuel Duarte do Amaral.

Agentes fiscaes de 3.ª classe

Effectivos 59

Joaquim da Silva Zimbarra, Fernando Augusto da Costa, Fernando Augusto Rodrigo da Silveira, Antonio Joaquim de Abreu, Carlos Andrade Barbosa Pita, Joaquim Rodrigues Ribeiro, Firmino Soares de Figueiredo, José Theodosio Rodrigues, Antonio Almeida Euzebio, Pedro de Laxmam, José de Mello Lacerda de Brederode, Francisco Gregorio Correia Apolinario, Joaquim Dias, Julio Olympio de Moraes, José Augusto da Costa Falcão, Antonio Joaquim Coelho, Antonio Soares de Albergaria, Manuel de Jesus Teixeira, Jacintho Antonio Maria da Silva Franco, Arthur Aurelio Carneiro, Antonio José da Silva, José Ferreira Raposo, José Ignacio da Piedade, Francisco Correia da Silva Marques, Manuel Joaquim de Araujo Pereira, José Maria Elias, Julio José Pinheiro, Alberto Maria Juzarte de Miranda, Thomás Maria Bessone Basto, Jayme

Dias Guilhermino, José Ferreira Fontes, José Martins Clemente, Arthur Ferreira, José Maria Ludovice, Augusto José de Barros, João Maria da Silva Leitão, Jorge Augusto de Mello Valente, Cesar Augusto Alves de Carvalho Eduardo Ferraz Horta do Valle, Eduardo Augusto da Silva Falcão, Pedro da Costa Terenas, António Maria Simões, Alexandre Mendes Martins, António das Dóres Grincho, Frederico de Lacerda Santos Reis, Carlos Augusto Macedo e Vasconcellos, António Duarte Pega, Emygdio Cardoso, Manuel da Silva e Oliveira, Abilio Arthur Coelho, João Alves da Silva, Elizario José Carreira, Severo Leopoldo Baptista Malhão de Moraes, António Alves Christovão, Amador José Fernandes, José Soares de Albergaria, António Pereira de Mello, Augusto Cardoso de Assumpção, Henrique Teixeira Mota.

Addidos 59

Francisco José Domingues, José Victorino Ferreira da Cunha, Euzebio Carlos de Almeida Palmeirim, Manuel Pedro Barroso Martinho, Marcellino Gonçalves Borges, José Daniel França, José Caetano, José Pedro Nunes da Silva, Julio da Silva Ferreira, Eduardo Augusto Lopes, João António Martins, José da Fonseca Gamba e Vasconcellos, António Monteiro Pereira, Domingos da Costa Telheiras José Eduardo dos Santos, António Manuel Ferreira Fontes, Demosthenes Ivo Freitas e Oliveira, Joaquim Maria Nunes, João Nunes Branco Pardal, João Leopoldo de Gouveia, Alfredo Caldeira da Rocha, Domingos Antunes, António Duarte Junior, António Cardoso Guedes, Valentim Duarte Simião, Pedro Braz Justino, José Pinto Varella da Cunha, Lourenço Videira, José Alves Figueiredo, António José Pires, José António Lopes e Silva, Carlos Moraes Sarmento, Manuel do Nascimento de Figueiredo, José Maria Marques de Almeida, Ayres Augusto Andrea Gameiro, António da Mata Neves, Abilio da Costa Jacob, Augusto José Ferreira da Gama, Cazimiro Bertrand, António Joaquim Pereira, Benjamin da Rocha Dantas, Agostinho António Gomes, Luciano Augusto Lobo Alves, Francisco António Ramires Junior, Julio Maximiano Carvalho e Silva, José Pinto Certeze Junior, Alberto Nogueira de Brito, José Pinto da Cunha, Luiz Ferreira de Sousa, João Rodrigues Pereira da Costa, José Maria Alves Lopes, Jayme Augusto Baptista da Costa, Luiz Alves Ribeiro, António Venâncio de Figueiredo, Francisco de Paula da Silva Souto, Ernesto Augusto Martins Pereira, Ernesto Dias Paes Mamede, João Amado Ramalho José Alves Pinto.

3.ª divisão

Material, tração e oficinas—Conductores artífices

Efectivos 6 (a)

Caetano José de Figueiredo, Francisco de Assis da Costa Cabral, Augusto Esteves Ventura, Ernesto Augusto Ferreira.

Machinistas fiscaes

Efectivos 6 (b)

Ignacio Pereira de Carvalho, José Albino, Joaquim José do Nascimento, António Maria de Paiva, Eloy Allemão de Faria.

Ministério das obras públicas, comércio e indústria, em 24 de março de 1891.—O conselheiro director geral,—Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eq̄a.

Em harmonia com as disposições dos artigos 78.º e 88.º do decreto de 21 de fevereiro de 1891, que organizou os serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro: hei por bem nomear o barão de Bertelinho, Julio António Rodrigues de Miranda, chefe da repartição central da primeira direcção dos referidos serviços, e João Dantas Ricaldes Rodrigues Trigueiros, chefe da repartição central da segunda direcção dos mesmos serviços.

O ministro e secretário d'estado dos negócios das obras públicas, comércio e indústria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 24 de março de 1891.—REI.—Thomas Antonio Ribeiro Ferreira.

Em conformidade com o disposto nos artigos 78.º, 87.º e 91.º do decreto de 21 de fevereiro de 1891, que organizou os serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro: hei por bem nomear André da Cunha, Francisco Damaso de Moraes, José de Sousa Freire Bandeira de Mello, Manuel Gualdino da Cunha, Julio de Campos e Silva, José Lorró Tavares, Chrispulo Alpoim de Cerqueira Borges Cabral, José Duarte do Amaral, José de Vargas Ollo, Manuel Joaquim Izidoro dos Reis, Caetano José Dias, António Querio, Cassiano Augusto Pessoa de Amorim, José Vaz da Cunha e Alfredo Machado, fiscaes principaes dos referidos serviços nas direcções fiscaes criadas pelo artigo 1.º do alludido decreto.

O ministro e secretário d'estado dos negócios das obras públicas, comércio e indústria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 24 de março de 1891.—REI.—Thomas Antonio Ribeiro Ferreira.

(a) Ha duas vagas.

(b) Ha uma vaga.

Em harmonia com as disposições dos artigos 23.º, 78.º e 89.º do decreto de 21 de fevereiro de 1881, que organizou os serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro: hei por bem nomear o fiscal principal José de Sousa Freire Bandeira de Mello chefe da 1.ª sessão da repartição do movimento e tráfego da 1.ª direcção dos referidos serviços, e o fiscal principal José Duarte do Amaral chefe da 1.ª secção da repartição do movimento e tráfego da 2.ª direcção dos mesmos serviços.

O ministro e secretário d'estado dos negócios das obras públicas, comércio e indústria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 24 de março de 1891.—REI.—Thomas Antonio Ribeiro Ferreira.

Tendo o director da fiscalização do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella apresentado a conta de liquidação da garantia de juro relativa à exploração d'esta linha, durante o período decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1890 (1.º semestre do anno económico de 1890-1891), na importância de 26:688\$319,3 réis, mostrando-se da mesma conta feita em harmonia com os principios estabelecidos na portaria de 13 de julho de 1887, que a receita, deduzidos os impostos do selo e transito, foi, durante aquele período, superior em 2:922\$748,5 réis ao minimo fixado no artigo 28.º do contracto de 30 de junho de 1884 para despesas de exploração; e, considerando que n'estes termos é o estado responsável pelo pagamento da diferença entre esta quantia e a de 29:161\$067,8 réis, que representa a importância total do juro garantido em 54:67965, durante seis meses:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 9 de março corrente da junta consultiva de obras públicas e minas aprovar, a referida liquidação e ordenar que á companhia nacional de caminhos de ferro concessionaria do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella, seja paga como liquidação provisoria da garantia de juro do 1.º semestre do anno económico de 1890-1891, aquella diferença, na importância de réis 26:688\$319,3 réis.

O que para os devidos efeitos se comunica ao respectivo director fiscal.

Paço, em 17 de março de 1891.—Thomas Antonio Ribeiro Ferreira.

Para o director da fiscalização do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras públicas e minas de 30 de março findo: ha por bem aprovar a modificação datada de 30 de outubro proximo passado, da planta cadastral ao kilometro 4:200 no 1.º lanço da 1.ª secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentada pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

Paço em 7 de abril de 1891.—Thomas Antonio Ribeiro Ferreira.

Para o director da fiscalização da construção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras públicas e minas de 30 de março findo: ha por bem aprovar o projecto datado de 4 de novembro ultimo, da viga metálica a empregar nas passagens superiores aos kilometros 10:766,6 e 17:979, no 2.º e 3.º lanços da 1.ª secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentada pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

Paço, em 7 de abril de 1891.—Thomas Antonio Ribeiro Ferreira.

Para o director da fiscalização da construção do ramal de caminho de ferro do Mondego.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras públicas e minas de 30 de março findo: ha por bem aprovar o projecto datado de 4 de novembro ultimo, da viga metálica a empregar na passagem superior ao kilometro 10:227,7, no 2.º lanço da 1.ª secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

Paço, em 7 de abril de 1891.—Thomas Antonio Ribeiro Ferreira.

Para o director da fiscalização da construção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, confirmando-se com o parecer da junta consultiva de obras públicas e minas de 12 de março findo: ha

por bem aprovar o projecto datado de 31 de janeiro ultimo de uma variante da estrada real n.º 67 de Lisboa a Cascaes, entre os kilometros 17:625,56 e 17:741,86, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Paço, em 7 de abril de 1891. — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

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

Publicações recebidas

Listes Financières Industrielles et Commerciales

E' a terceira vez que nos referimos a estes importantissimos trabalhos que, em Paris, publica mr. Pierron de la Montluel, e d'esta vez, fazemol-o talvez com um pouco de orgulho nacional, porque é dos dois paizes da Peninsula e portanto, em grande parte do nosso, que trata o ultimo volume publicado d'esta utilissima bibliotheca.

A creacāo das *Listes financières* corresponde a uma das maiores necessidades do commercio internacional, mas, por isso mesmo que essa necessidade era imperiosa e porque a sua satisfaçāo se tornava da mais alta importancia, a missāo de reunir em um livro informaçāes fieis, exactas e conscienciosas sobre o credito, importancia e respeitabilidade de cada um dos commerciantes, industriaes, etc., de cada paiz, tornava-se uma missāo espinhosa, delicadissima, pelos perigos inevitaveis que poderia causar o menor erro, resultando por isso o ser quasi impossivel de levar a bom caminho.

Só o persistente trabalho, a circumspecçāo e o bom criterio de uma intelligencia superior, como a do sr. de La Montluel poderiam salvar-se d'esta dificuldade. E devemos concordar que essa quasi impossibilidade é vencida adoptando o distincto compilador a verdade como lemma e a justiça como principio.

As *Listes financières* são, pois, um conselheiro fiel, que nos deve merecer todo o credito, que nos diz confidencialmente o que desejamos saber sobre os negociantes e industriaes com os quaes temos que estabelecer relaçāes. Quantos negocios vantajosos se podem realizar tendo quem nos aconselhe as firmas respeitaveis com as quaes podemos tratar! Quantos prejuizos se evitam se a tempo nos disserem até que ponto podemos confiar nas pessoas ou casas com que precisamos relacionar-nos!

Eis o fim a que se destinam as *Listes financières*, sem *change*, sem reclame e sem outro intento mais do que a rigorosa exposiçāo da verdade, confidencialmente comunicada ao assignante por um engenhoso processo de cifra que só elle percebe.

O volume que acabamos de receber representa pois um incalculavel beneficio para o nosso paiz. É bom sempre que se falle lá fóra do nosso Portugal; é bom que se diga ao estrangeiro quaes os negociantes das diferentes especialidades a quem se pôdem dirigir aqui, mas essa vantagem muito mais aumenta tanto é certo que são, em geral, muito lisongeiras para a nossa praça as informaçāes que sobre ella se dão no livro do sr. de la Montluel. Agradecemol-as ao seu espirito de justiça que nem sempre é o engrediente que mais se emprega no estrangeiro, quando se fazem referencias a esta pobre fachā da Europa occidental.

CALDEIRA INEXPLOSIVEL MULTITUBULAR

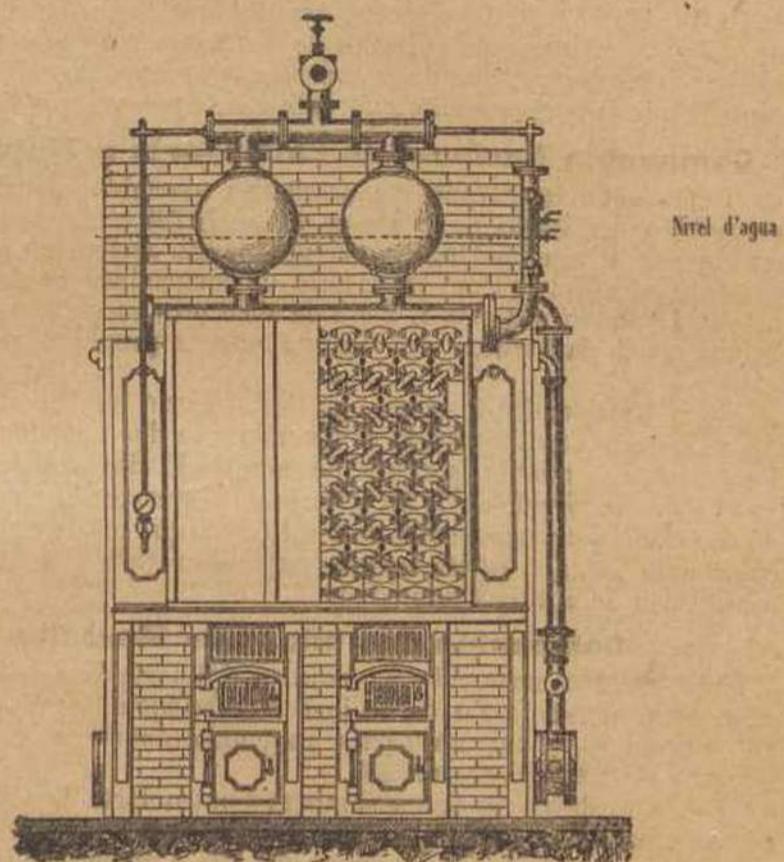
com circulaçāo continua e depositos d'agua e vapor sobrepostos

A caldeira sistema *Root aperfeiçoad*, de que damos hoje as gravuras, tem sido applicada em Portugal e Brazil nas fabricas de assucar, papel, celluloide, tinturarias, serrarias, officinas, etc., em todas as industrias emfim, em que o gasto de vapor é muito variavel, e em que se torna necessario adaptar um complemento ás caldeiras inexplosiveis, afim de aumentar a superficie da agua e facilitar assim o desprendimento do vapor.

Consiste o seu aperfeiçamento na collocação de um ou mais corpos cylindricos na parte superior da alvenaria, obtendo-se a circulaçāo continua da agua, sem aumentar de modo algum o perigo das explosões. Não se achando estes depositos cylindricos em contacto com o fogo, é impossivel produzir-se a incandescencia das chapas, mesmo quando cobertas de incrusta-

ções, causa das mais violentas explosões nas caldeiras communs.

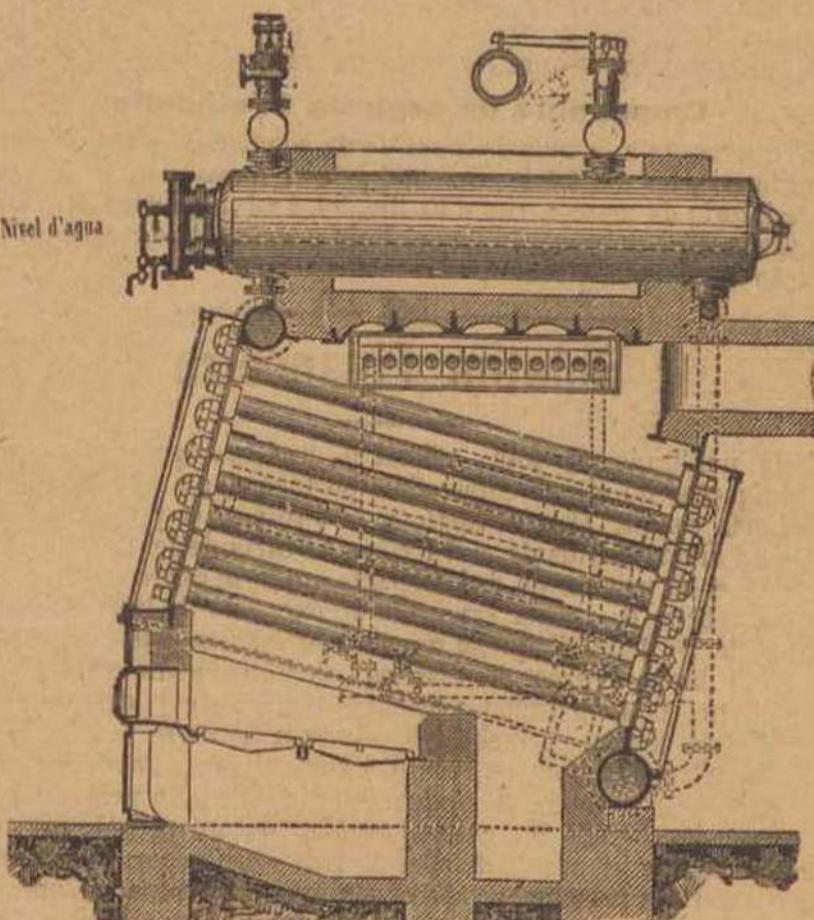
O vapor misturado com a agua sobe pelos tubos e penetra no deposito; ahi desprende-se da agua, cahindo esta pela parte posterior no tubo de alimentação e



d'este novamente começa a subir pelos tubos, estabelecendo assim a marcha continua.

Esta corrente d'agua ininterrupta aumenta consideravelmente a producção do vapor e evita a formação de incrustações, o que é de summa vantagem para a conservação da caldeira.

Estas caldeiras substituem plenamente as de grandes corpos, como a experiençāo o tem demonstrado, em todos os misteres industriaes.



Todas as peças d'esta classe de caldeiras inexplosiveis pôdem montar-se e substituir-se com a mesma facilidade que as singelas, descriptas no artigo que demos já no nosso numero 73, paginas 4 e 5, podendo-se tambem effectuar o transporte em condições analogas.

Carteira dos Accionistas

Banco de Portugal

São convidados os srs. accionistas cujos nomes começem pelas letras B, C, D, E, F, G, H, I a comparecerem n'este banco nos dias 6, 8, 10, 13, 15, 17 e 20 do corrente, das 10 horas da manhã á 1 da tarde, afim de entregarem os titulos de que forem possuidores tanto da emissão primitiva como da complementar, recebendo em troca uma cautella que oportunamente será substituída pelos novos titulos.

Companhia Nacional de Estamparia e Tinturaria

Tendo sido aprovado em assembléa assembléa geral de 21 do corrente o dividendo de 8 por cento, ou 7.8200 réis por accão, livre do imposto de rendimento, são avisados os srs. accionistas que o pagamento se effectuará no escriptorio da companhia, rua de S. Julião, n.º 30, 1.º andar, nos dias 1, 2 e 3 de abril proximo futuro, das 11 da manhã ás 2 da tarde, e em todas as terças e quintas feiras uteis seguintes.

Os srs. accionistas residentes no Porto devem receber o dividendo das suas accções na agencia da companhia, rua dos Lavadouros, n.º 2. Para cumprimento da portaria do ministerio da fazenda de 14 de agosto de 1885, publicada no «Diario do Governo», do mesmo mez e anno, terão os srs. accionistas usofructuarios que mostrar no acto do pagamento estar satisfeita a contribuição de registo respectiva a todo o usofructo ou á ultima annuidade.

Companhia das minas de Montalto

Não tendo comparecido na reunião ordinaria da assembléa geral de hontem numero legal de accionistas, designou a presidencia o dia 13 do proximo mez de abril para a segunda reunião, ao meio dia, no escriptorio, rua Formosa, n.º 308.

São convidados os srs. accionistas e possuidores de obrigações ao portador para esta segunda reunião, na qual serão consideradas validas as resoluções tomadas, qualquer que seja o numero de interessados presentes.

Os assumptos a tratar são:

1.º Discutir, aprovar ou modificar as contas da direcção, constantes do relatorio com parecer do conselho fiscal, que já foi distribuido a todos os srs. accionistas;

2.º Tomar conhecimento de diversos assumptos a que se refere o relatorio que constam das actas do conselho de administração;

3.º Proceder ao sorteio para amortização de setenta e quatro obrigações ao portador.

Sociedade Lisboa Industrial

Annuncia-se que o juro das obrigações relativo ao semestre que finda em 31 do corrente, se pagará desde esse dia em diante, do meio dia ás duas horas da tarde, no escriptorio na rua de S. Julião, n.º 131 2.º andar.

No mesmo escriptorio se fornecem os recibos.

Companhia de seguros Probidade

E' convocada a assembléa geral d'esta companhia a reunir em sessão ordinaria, no dia 22 do corrente, pelas 7 horas e meia da noite, no escriptorio da mesma, rua d'El-Rei, 99, 1.º (vulgo dos Capelistas), para discussão e aprovação do relatorio e contas da direcção de 1890 e eleição dos corpos gerentes.

Boletim Financeiro

Está publicado na folha oficial o decreto regulando a emissão das obrigações do ultimo emprestimo portuguez, na importancia total de 45:000 contos, afim de applicar-se o respectivo producto á diminuição da dívida fluctuante, nos termos da carta de lei de 28 de junho de 1890, e ao pagamento das despezas a que se refere o ultimo capitulo da tabella d'í receita ratificada do exercicio de 1889-90, annexa á carta de lei de 30 d'aquelle mesmo mez e anno. Tudo indica, pois, que n'um breve espaço de dias será definitivamente resolvida esta questão, que tanto prendeu a attenção publica e cuja demora em ser resolvida tão graves perturbacões produziu no nosso mercado financeiro. No entretanto, força é dizer, a nossa situação financeira, continua, por causas varias de origem interna e de influencia externa, a ser pouco desafogada. Ha, evidentemente, uma exagerada prevenção e receio contra as eventualidades de uma crise maior. O movimento descencional dos principaes valores continua a accentuar-se, apesar de nos ultimos dias haverem sido um pouco ampliados os limites do desconto. Os cambios regularam na ultima semana, sobre Londres, entre 52 7/8 papel e 53 3/16 dinheiro (cheque), e 53 3/8 papel e 53 1/2 dinheiro (a 90 dias); sobre Paris respectivamente 341,539 (cheque) e 537 a 533 dinheiro (a 90 dias), sobre Berlim 249, 217 (a 90 dias); sobre Madrid 880 e 872 (a 8 dias). As inscrições fecharam no sabbado 11 (termo da semana), a 55,40; as obrigações 4 p. c. a 24.5000 réis, e as de 4 1/2 a 74.5000 réis. As accções do Banco de Portugal, que haviam atingido ultimamente o preço de 152.5000 réis, venderam-se a 115.5000 réis.

Um dos sucessos da quinzena que prendeu um pouco a attenção dos círculos financeiros, foi a constituição provisoria do Banco Portuguez e Brazileiro, a publicação do seu programma e formação dos seus primeiros corpos gerentes. Esta anunciado para o dia 18 do corrente a emissão do seu capital (5:000 contos), em accões de 100.5000 réis cada uma. O capital poderá ser elevado a 10:000 contos. Devemos dizer que a impressão causada na praça pela apresentação do programma do novo banco, está longe de se poder considerar animadora e confiante, e isso talvez devido, em grande parte, ao facto de não haverem sahido os seus corpos gerentes, na sua totalidade, de individuos mais em evidencia no nosso mundo financeiro e que mais relações tenham com os nossos influentes bancarios. Esta circunstancia, ligada á resultante das noticias pouco tranquilladoras, recebidas do Rio de Janeiro, acerca da situação geral financeira e particularmente acerca da depreciação de titulos de algumas das numerosas companhias organisadas ali, no extraordinario periodo de movimento, impulsionado pelo governo provisorio sob a gerencia financeira do sr. dr. Ruy Barbosa, depreciação que, junta a outras circunstancias determinadas por algumas medidas do governo, como por exemplo a cobrança em ouro dos direitos alfandegarios, estabeleceu uma certa hesitação e desconfiança, que para logo se reflectiram no mercado. As importantes relações que existem entre a nossa praça e a do Rio de Janeiro, dão um interesse palpante a tudo o que se prenda ao estado da questão económica e financeira do Brazil. Nas condições actuais, não nos parece, accrescidas as razões acima indicadas, que a projectada emissão do Banco Portuguez e Brazileiro encontre grandes facilidades, sendo até muito provável que, accentuado o retrahimento com que desde logo foi recebido o programma a ella referente, só, pela influencia pessoal dos organisadores, ainda assim n'um numero muito restrito, se possa conseguir attenuar para o publico o efeito da inopportunidade d'esta emissão.

Está, ao que parece, constituída e deve um dia d'estes legalizar a sua situação, a nova companhia de tabacos, com o capital de 50 milhões de francos (9:000 contos) dos quaes 25 milhões emitidos já e 25 milhões a emitir no decurso do actual anno. A emissão será feita em obrigações de 250 francos, ao que se diz. A representação da nova companhia em Portugal é atribuída á respeitável casa bancaria Fonseca, Santos & Vianna cujo chefe, o sr. Francisco Izidoro Vianna, será o presidente da administração em Portugal. Aguardamos conhecimento affinal das bases da constituição da companhia e do programma da sua emissão para nos ocuparmos mais detidamente d'este assumpto, que altamente interessa ao paiz sob diversos pontos de vista. No entanto diremos que a totalidade de 50 milhões não será necessaria a exploração do monopólio e que, por isso, não sendo chamada a segunda parte do capital as accções alcançarão 12 p. c. do total da sua liberação, ou, por outra, se as accções forem completamente liberadas, a metade do capital disponivel poderá produzir, sob a forma de juro annual uma somma de 1 milhão a 1.200.000 francos, que adicionado aos 6 p. c. do producto liquido dos tabacos, dará um dividendo de 9 a 10 p. c. do capital realmente subscrito. Nos círculos financeiros nacionaes e estrangeiros julga-se, pois, muito seguro o exito d'esta operação.

Não deixando de interessar ao nosso mundo financeiro a questão da casa Baring Brothers, encarregada, como se sabe, de operações do governo portuguez, julgamos opportuno e conveniente referir aqui o que na reunião semestral do banco de Inglaterra, realizada a 12 de março findo, declarou o governador do Banco M. Lidderdale. No 1.º de novembro de 1890 o passivo Baring elevava-se, numeros redondos, a 21 milhões de libras sterlinas e o activo nominal attingia á cifra de 24 milhões e 800 mil libras sterlinas. Depois d'então, numerosos elementos, tanto no tocante ao debito como ao credito, vieram adicionar-se áquellas cifras, sob a forma de letras supplementares sobre a casa, por um lado e de entrega de diversos correspondentes, por outro. Feita, porém, a conta geral, no 1.º de março de 1891, os encargos para com o publico não excediam 3 milhões e 522 mil libras sterlinas. Em compensação a dívida da liquidação para com o banco e os seus consortes (fundo de garantia, está visto) elevava-se a 6 milhões e 550 mil libras sterlinas, o que representava um passivo de 10 milhões e 172 mil libras sterlinas. O activo em letras a receber e em especie, na mesma data de 1.º de março, elevava-se a 849 mil libras sterlinas, os creditos diversos a embolsar a 3 milhões e 364 mil libras sterlinas ou um total de 4 milhões e 213 mil libras sterlinas. Para contrabalançar os 6 milhões que constituem a diferença entre o activo e o passivo —ha diversas garantias—os fundos, propriedades immobiliarias e outros bens dos associados da casa Baring representam mais de 1 milhão sterlino e os titulos em carteira podem avaliar-se em cerca de 4 milhão e 250 mil libras sterlinas. O resto compõe-se de valores sul-americanos que é muito difícil valorizar. Na opinião do governador do Banco de Inglaterra pôde rasoavelmente esperar-se que os esforços do banco para proteger o paiz contra as consequencias lamentaveis d'este desastre chegarão a bom termo, sem prejuizo algum, nem para elle, nem para aquelles que se associaram aos seus esforços.

Cotações dos titulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e Estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	1891 — ABRIL — DIAS														
		1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	—	88.500	—	84.000	83.000	—	87.500	87.000	—	87.000	—	—	—	—	—
	“ Ascensores mechanicos . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
OBRIG.	Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Nacional . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	433	442	445	455	480	485	480	485	480	480	475	465	467	—	—
	“ Madrid-Caceres-Portugal . . .	496	495	490	490	495	495	498,75	497	496	495	495	495	495	495	—
	“ Norte de Espanha . . .	—	338	—	338	—	—	—	—	—	—	—	—	—	350	—
	“ Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Andaluzes . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
OBRIG.	Comp. Real Portugueza . . .	312	309	344	342	343,50	344,75	346	346	314	312	311,25	308	—	—	—
	“ Madrid-Caceres-Portugal . . .	309	308	308	308	308	307	308	309	311	310	310	307	—	—	—
	“ Norte Espanha, 4.ª hypotheca . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Atravez d'Africa . . .	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—
	“ C.ª da Beira Alta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . . .	“ Atravez d'Africa . . .	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	—
Amsterd. . .	“ Atravez d'Africa . . .	83	84	84	83,50	83	83,50	83,50	83,50	83,50	83,50	83,50	83,50	83	—	—
Bruxellas . . .	“ Atravez d'Africa . . .	84	85	85	85	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Observações	
		1891			1890			Totaes		1891		1890			
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1891	1890	1891	1890	1891	1890		
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida (1) . . .	de 19 a 25 Março	689	58.749:860	Réis 85:268	684	Réis 46.404:750	68:437	Réis 622.630:980	Réis 574.302:330	Réis 48.328:630	Réis —	(1) Compre- hende as li- nhas de Les- te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Tor- res, ramal de Cintura, ur- bana e Cas- caes.		
	Nova rede garantida (2) . . .	de 19 a 25 Março	168	3.580:000	21:309	168	2.735:000	46:279	37.800:000	34.349:000	6.484:000	—			
Sul e Sueste . . .		26 a 1 Março	—	2.970:000	47:678	—	2.430:000	44:464	40.770:000	33.749:000	7.024:000	—			
		26 a 11 Março	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Minho e Douro . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Beira Alta . . .		3 a 11 Março	253	6.942:505	27:322	253	7.049:952	27:865	70.337:953	72.243:176	—	4.875:193			
		12 a 18 Março	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.669:067		
Guimarães . . .		29 a 4 Fer.	34	1.048:830	30:847	34	788:375	23:487	4.434:040	3.590:720	543:320	—	(2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira e ra- mal de Alfa- rellos.		
		5 a 14 Março	—	929:400	27:335	—	757:370	22:275	5.063:440	4.348:090	745:350	—			
Norte de Espanha . . .		12 a 18 Março	—	800:000	23:529	—	700:250	20:595	3.863:440	5.048:340	815:400	—			
		19 a 25 Março	2933 P	4.424:095 P.	485	2945	4.461:495	398	45.291:329	44.221:407	1.069:922	—			
		26 a 1 Abril	—	4.360:490	463	—	4.200:650	444	16.651:519	15.422:057	4.229:462	—			
Madrid-Zaragoza-Alicante . . .		19 a 25 Março	2672	1.061:497	397	2672	1.027:316	384	12.437:705	11.667:906	469:799	—			
		26 a 1 Abril	—	1.058:561	396	—	1.091:077	408	43.196:267	42.758:983	437:283	—			
Andaluzes . . .		19 a 25 Março	894	262:488	292	894	238:001	266	3.194:761	2.894:800	299:964	—			
Zafra a Huelva . . .		12 a 18 Março	180	38:047	214	180	42:594	236	447:583	481:063	—	33:480			
		—	—	37:594	208	—	38:101	214	483:473	549:464	—	33:994			
Almansa—Valencia-Tarragona . . .		1 a 10 Março	393	344:540	869	393	228:594	835	2.108:001	2.079:304	28:700	—			
		11 a 20 Março	—	321:806	819	—	321:657	820	2.129:867	2.400:958	28:909	—			

PATENTES DE INVENÇÃO

Concedidas no mês de fevereiro de 1891

Karl Julius Ramspeck, Heinrich Carl Barthold Schäfer e Joachim Wilhelm Christoph Harms,—apparelho aperfeiçoado para tiragem automática e acabamento de fotografias, 3 anos.

Axel Bergh,—Methodo e apparelho para a oxidação do vinho, cognac e dos alcoolos em geral, por meio do ar, 15 anos.

Elihu Thomson,—Aperfeiçoamentos nos apparelhos e nos sistemas empregados na caldeação e mais obragem dos metais por meio da electricidade, com ou sem o auxilio de prensas e cuinhos, 8 anos.

Howard Matravers Ashley,—Novos aperfeiçoamentos no

machinismo para a fabricação mecanica de garrafas e outros objectos ócos de vidro, importando simplificação d'esse mecanismo e mais certeza e celeridade na operação, 5 anos.

Ludovico Van Vestrant e Richard Wakham Baxter,—Aperfeiçoamentos em apparelhos para carregar as retortas inclinadas, de gaz (Prorrogação), 1 anno.

Nicolas Dymcoff e Christo Petroff Stamatoff,—Chumaceira semi-liquida para apertar automaticamente, regulada pela deslocação da propria arvore, e podendo em caso de necessidade trabalhar com uma chumaceira ordinaria, 5 anos.

Charles James Jutson e Frederick Abraham Poupard,—Novissimos melhoramentos em ferraduras para cavalos e diversos animaes (Prorrogação), 1 anno.

Lorentz Alberth Groth,—Processos e apparelhos para curtir os couros e pelles, 5 anos.

COMMERCIO PORTUGUEZ

RESUMO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS,
INCLUINDO O DO OIRO E PRATA EM BARRA E EM MOEDA NOS MEZES
DE JANEIRO A NOVEMBRO DE 1889-1890

(Valores em mil réis)

Importação para consumo

Animaes e seus productos.....	2.509:150	2.451:354
Lã e pellos.....	1.910:689	2.014:620
Seda.....	1.334:105	1.170:117
Algodão.....	3.475:516	3.283:758
Linho e seus congeneres.....	919:891	764:613
Madeira.....	1.385:651	1.146:401
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc.....	3.130:878	3.609:307
Metaes.....	2.067:429	2.778:709
Substancias alimenticias.....	9.636:107	10.849:336
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	2.771:906	3.160:026
Diversas substancias e productos.....	1.103:145	1.102:402
Manufacturas diversas.....	2.094:117	2.693:196
Mercadorias livres de direitos.....	4.186:003	5.699:347
Taras.....	62:924	72:548
Somma.....	38.087:511	40.805:134
Oiro e prata em barra e em moeda.....	8.224:869	14.365:870
Total.....	46.312:380	55.171:004

Exportação nacional e nacionaisada

Animaes e seus productos.....	252:860	242:025
Lã e pellos.....	256:212	194:973
Seda.....	20.754	26:024
Algodão.....	115:549	114:223
Linho e seus congeneres.....	16:185	16:217
Madeira.....	139:476	141:718
Substancias mineraes, vidro, crystal etc.....	495:363	336:222
Metaes.....	214:356	163:451
Substancias alimenticias.....	14.351:179	12.936:692
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	116:259	130:795
Diversas substancias e productos.....	2.237:414	2.395:638
Manufacturas diversas.....	223:366	214:555
Mercadorias livres de direitos.....	3.211:964	2.724:376
Somma.....	21.651:677	19.636:929
Oiro e prata em barra e em moeda.....	1.624:644	9.711:602
Total.....	23.276.321	29.348:531

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias	Reexportação.....	6.400:754	6.381:132
	Transito.....	2.159:640	3.154:879
	Somma	8.560:394	9.536:011
Ouro e prata em barra e em moeda.....	Reexportação.....	180	—
	Transito	—	675:000
	Somma	180	675:000
Total.....		8.560:574	10.211:011

NECROLOGIA

Fômos dolorosamente surprehendidos pela noticia do falecimento do sr. D. Castor Rivera y Romero, sub-chefe da companhia dos caminhos de ferro do Norte de Hespanha.

O finado era um excellente cavalheiro e um funcionario zeloso, que bons serviços prestou ás linhas ferreas hespanholas.

Os nossos pezames a sua familia.

Linhas portuguezas

Guimarães a Fafe.—Por alvará de 2 do corrente foi concedida á companhia do caminho de ferro de Guimarães poder construir e explorar o prolongamento da sua linha de Guimarães até Fafe, em leito proprio e

com via da bitola de 1 metro, igual á da actual linha de Bougado a Guimarães.

As condições d'essa concessão, similares ás que já foram estatuidas para a da linha de Alcobaça á Nazareth são as que publicaremos no proximo numero.

Não temos senão a louvar o sr. ministro das obras publicas pelo impulso que vae dando ao desenvolvimento das nossas linhas secundarias, do que não resulta o menor encargo para o Estado, e só lucro para este e para o paiz, nos progressos que lhes traz o aumento das nossas estradas ferreas.

Thomar ao Entroncamento.—Ao que nos consta tambem brevemente será publicado o alvará de concessão de uma linha ferrea americana, por tracção a vapor, entre a cidade de Thomar e a estação do caminho de ferro no Entroncamento, pela estrada da Atalaya. E' concessionario o sr. Francisco Liberato Telles de Castro e Silva.

O ascensor do Chiado.—Deve chegar brevemente de New-York e de Paris o material para este elevador cujos trabalhos preliminares para a construcção vão muito adiantados.

Calcula-se a inauguração possivel em maio proximo.

De Vendas Novas a Santarem.—Diz o *Jornal de Santarem*:

«Já começaram os trabalhos de construcção do intitulado caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem e brevemente a casa Eiffel começará a construcção da ponte sobre o paul de Mugem.

Como os titulos muito significam, lembramos, em respeito á verdade, que chamem a este caminho—De Vendas Novas a Sant'Anna,—visto ser esta a estação terminus e não Santarem.

Se a sinceridade fosse qualidade indestructivel nos homens, muito bonitas cousas se diriam a respeito dos motivos que determinaram esta mudança.»

Linhas hespanholas

De Jativa a Alcoy.—Está-se tratando de inaugurar no dia 1 de junho proximo o troço d'este caminho de ferro, comprehendido entre Alcoy e Beniganim, ficando assim vencida a grande dificuldade que apresentava a passagem das montanhas de Bellus e Genovés.

Calcula-se que logo em seguida se poderá abrir á exploração a secção até Montaverner.

De Vigo a Bayona.—O sr. D. Augusto Barrena y Franco, de Vigo requereu auctorisação para construir um tramway a vapor, de esta cidade a Bayona.

De Martorell a Igualada.—Nos trabalhos do caminho de ferro económico de Martorell a Igualada andam actualmente 200 homens.

Consta que este numero de operarios se augmentará ainda consideravelmente para que a linha fique terminada no mez de janeiro do anno proximo.

De Almendricos a Velez-Rubios.—Segundo determinações da junta consultiva dos caminhos de ferro canaes e portos, vão fazer-se algumas alterações no traçado da via ferrea de Almendricos a Velez Rubio.

Os trabalhos serão dirigidos pelos engenheiros srs. Santamaria e Vela.

Os empregados das linhas.—O ministro da fazenda de Hespanha foi procurado por uma commissão de representantes dos empregados dos caminhos de ferro, a qual sollicitou a suppressão do pagamento de contribuição industrial.

De Mora la Nueva a Marsá Falset.—Consta que se esperava não se realizar ainda a inauguração da secção de Mora la Nueva a Marsá Falset.

Diz um collega de Barcelona que na propria occasião da abertura foi esta suspensa em virtude de não ter chegado a necessaria auctorisação superior.

Madrid-Zaragoza-Alicante.—O conselho de administração d'esta companhia resolveu propor na proxima assembléa geral convocada para 24 de maio, a fixação em 13 francos, líquidos, do dividendo do exercicio de 1890, do qual em 1 de janeiro se distribuiu já uma prestação de 5 francos.

De Calasparra a Almeria.—Já foram submetidos à aprovação da Divisão de Engenheiros de Sevilha, os estudos do caminho de ferro de Calasparra a Almeria.

Esta linha é de fácil construção, em virtude das favoráveis condições dos terrenos que atravessa e será bastante produtiva para os constructores e concessionários. Está decidido que o traçado seja pelo campo de Nijar.

De Bilbão a Lezama.—Já está completamente perfurado o túnel que atravessa a cordilheira de Archanda. Tem 450 metros de extensão e é uma das obras mais importantes da linha do caminho de ferro de Bilbão a Luzana.

De Belmez a Zafra.—Estão terminados os estudos de Belmez ao quilometro 42, da linha de Zafra, e tracta-se de fazer a toda a pressa os trabalhos materiais dos planos para a apresentação do pedido de concessão.

Logo que fique resolvida a construção os trabalhos começarão com toda a actividade.

De Sevilha a Huelva.—Está decidido que o caminho de ferro de Sevilha a Huelva, será comunicado por meio d'uma linha ferrea com o distrito mineiro de Aznalcollar.

De Madrid a Santander.—Consta que foi sollicitada a concessão de um caminho de ferro directo de Madrid a Santander, passando por Segovia a Burgos.

Esta linha será de dupla via normal e destinada a ser explorada a grande velocidade.

A *Revista Minera*, d'onde extrahimos esta noticia, manifesta-se contraria à construção d'este caminho de ferro que classifica de luxo, atacando os que preferem estas linhas desnecessárias, ao estabelecimento de outras que seriam de grande utilidade para a capital hespanhola.

De Valdepeñas a la Calzada.—Devem a começar brevemente os trabalhos, do caminho de ferro de via estreita, de Valdepeñas a la Calzada, passando por Moral, Granatula e Aldos del Rey.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

Nos próximos dias 1 e 2 de maio, realizar-se-ha em Tours a primeira reunião do congresso dos operários e empregados dos caminhos de ferro franceses.

A sessão do dia 2 será destinada à elaboração dos estatutos do Syndicato geral da corporação.

ITALIA

Trata-se de construir um troço de linha ferrea que ligue as duas estações de Roma Termini e Roma Trastevere, na capital de Itália.

Nesse sentido tem havido conferencias entre o ministro da fábrica e obras públicas e o director geral dos caminhos de ferro do Mediterraneo.

SUISSA

M. M. Dapples e Beyeler, encarregados dos estudos d'uma linha directa de Berne a Neufchâtel, calcularam em 8 milhões a quantia que será preciso dispendar para a construção dos 43 quilometros do referido caminho de ferro.

As subvenções serão: 1 1/2 milhão do Estado de Berne; 500:000 francos do de Neufchâtel, 1 milhão da cidade de Berne e 1 milhão de Neufchâtel. Apesar da exiguidade das subvenções, julga-se possível a construção d'esta linha cujo tráfego promete ser importante.

RUSSIA

Está decididamente resolvida a construção d'uma nova via entre Taschkent e Samarcande, de caminho de ferro transcaspio, o qual obrigará as caravanás da Asia Central a tomarem a via de Orenbourg, e a correspondencia postal a passar por Orsk.

A nova linha tem 320 verstes de extensão.

ESTADOS UNIDOS

Em virtude d'um grande desastre sucedido recentemente em un túnel de New-York, o governo submeteu a aprovação do parlamento um projecto de lei, ordenando a iluminação e ventilação dos túneis cuja extensão seja de 200 pés ou mais.

REPÚBLICA ARGENTINA

No fim do anno de 1890, eram 22 as linhas de caminhos de ferro na República Argentina. A extensão total é de 9.248 quilometros e no valor de 260 milhões de piastras de ouro. Existem além d'isso 1.885 quilometros de vias ferreas que serão brevemente abertos à circulação publica.

Em 1888 os Estados argentinos apenas possuiaiam 7.706 quilometros de caminhos de ferro, no valor de 193 milhões de piastras de piastras de ouro.

Notas varias

Ponte sobre o Nervion.—Um jornal de Bilbau annuncia a proxima chegada áquelle porto do material destinado á construção da ponte que atravessará o rio de Nervion, junto á embocadura, entre Las Arenas e Portugalete; Este material é importado de França.

A ponte, cujo aspecto será magnifico deve appoiar-se sobre duas torres de sistema Eiffel, de 65 metros de altura, d'uma margem á outra; o taboleiro ficará a 45 metros acima das aguas médias.

Os cabos serão collocados junto á torre de Molinas, nas Arenas e em Portugalete, no jardim pertencente a madame d'Epalza.

O chariot movel que servirá para as comunicações será vasto, manobrando sob o taboleiro superior, e alcançará o nível dos caes das duas margens.

Nas duas torres collocar-se-hão ascensores, afim de se facilitar aos visitantes a vista do panorama do littoral.

Exposição fluctuante.—Os americanos vão adoptar o sistema de exposições fluctuantes. Está-se organizando em Boston, uma sociedade que se propõe expedir brevemente para diversas partes das Antilhas, América Central e America do Sul, uma flotilha composta de quatro vapores, destinados à expedição de productos norte-americanos. Tres dos vapores serão destinados para as mercadorias, e o quarto para os expositores, seus representantes e quaesquer outros viajantes que queiram acompanhar a curiosa expedição.

A viagem durará de treze a dezesseis semanas.

Avisos de serviço

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Desde hoje ficam estabelecidos no novo edifício da Estação Central do Rocio, as seguintes repartições:

Conselho de Administração.

Direcção Geral.

Secretaria Geral,

Contabilidade Geral e Thesouraria.

Tráfego e Reclamações.

Construções.

Toda a correspondencia destinada a qualquer das repartições supra indicadas deverá, portanto, ser dirigida para a Estação Central do Rocio.

Lisboa, 6 de Abril de 1891.

O secretario geral — A. de Souza e Vasconcellos.

Interrupção na linha de Madrid a Irum

Achando-se interrompida a linha de Madrid a Irum, entre S. Sebastian e Pasajes, não se admitem remessas em grande ou pequena velocidade para mais além de S. Sebastian, sem reserva pelos prazos de transporte.

CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES

Tarifa especial n.º 1—Grande velocidade para transporte de dinheiro e valores desde 15 de Abril de 1891

Preços.—Por fracção indivisível de 50:000 réis, a qualquer distância 50 réis, mínimo de percepção 150 réis

Condições.—1.º Além do preço do transporte cobrar-se-hão as despesas accessórias de registo e guia e do imposto do sello, em conformidade com a sua respectiva tarifa.

2.º O preço do transporte não poderá ser inferior ao que paga a expedição taxada pelo seu peso como recovagens pela tarifa geral de grande velocidade.

3.º Estes transportes ficam sujeitos ás condições das tarifas gerais, que não sejam contrárias ás disposições da presente tarifa.

4.º Esta tarifa annullada e substitue a tarifa especial n.º 1 de grande velocidade de 18 de Novembro de 1887.

Porto, 15 de março de 1891.

Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães.—O gerente.—Antonio de Moura Soares Velloso.

HENRI MOMMENS

159, RUE ROYALE, BRUXELAS

BILHETES PARA CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAIS
em papel e cartão de todos os sistemas e formatos**PREÇOS INFERIORES AO DE TODAS AS DEMAIS FABRICAS**

FORNECEDOR DE MAIS DE 200 COMPANHIAS DA EUROPA

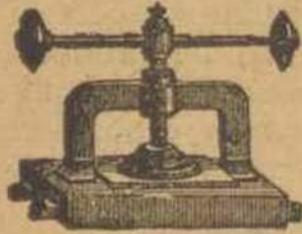
ELIXIR DENTRIFICE

AO PORTUGAL

Aromeu & Fils

Único recomendado por atestados dos médicos Ariosto de Moncada, Arthur Ravara, Zóphimo Pedroso, Martins Lavado, Jardim, Ramos, Soares Couceiro, Carreira e Henri Mouton.

Depositos:—D. Emilia Antunes, Rocio.—Mattos Moreira, Rocio

B. TRAYVOU**OFFICINAS DE LA MULATIERE**
LA MULATIERE-LES-LYON (Rhône) FRANCEFundição, Forjas e Officinas de Construcção
Apparelhos de Pesagem

Antiga casa Béranger & C.ª, Fundada em 1827



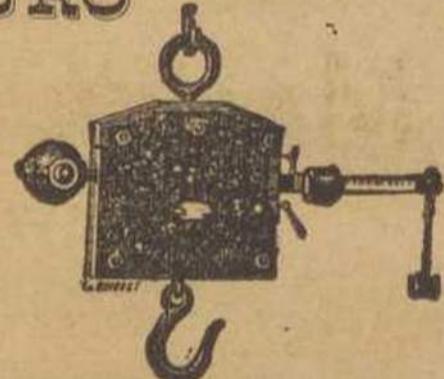
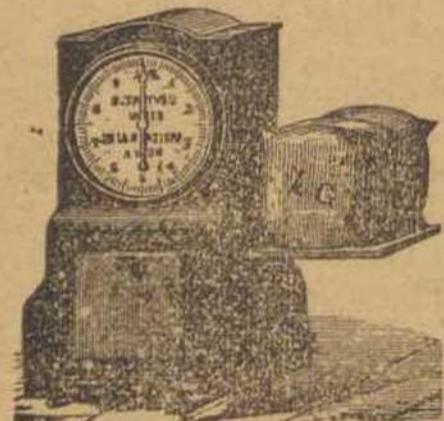
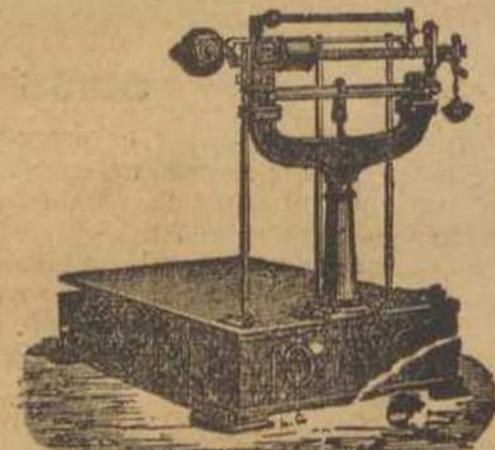
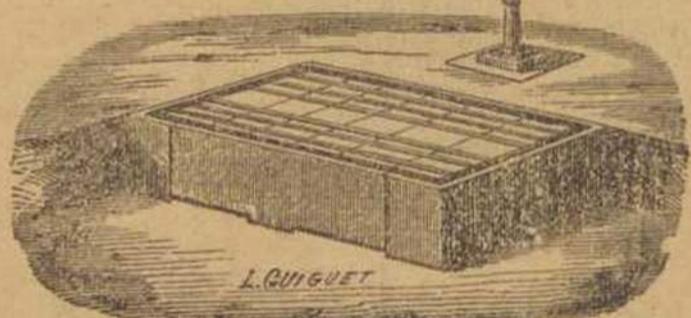
Primeiros Premios em todas as Grandes Exposições

Pariz 1889 — Medalha de OURO

DEPOSITOS COM OFFICINAS DE REPARAÇÃO

Paris rue St. Anastase, 10 — Lyon, rue Centrale, 41
Marseille, rue Paradis, 31**AUGUSTO LAVERRÉ — REPRESENTANTE NO PORTO**

INSTRUMENTOS DE PESAGEM PRIVILEGIADOS

Basculas e balanças automaticas, sistema Dujour, privilegiadas.
Pontes basculas para caminhos de ferro, cidades e industrias.
Basculas de madeira e metalicas, decimais e romanas ou duplo romanas
Balanças Béranger—Prensas de copiar em ferro e fundiçãoMACHINAS
para ensaiar metais
Material de caminhos de ferro

FABRICA DE LOCOMOTIVAS

KRAUSS & C.ª

MUNICH E LINZ S. D.

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

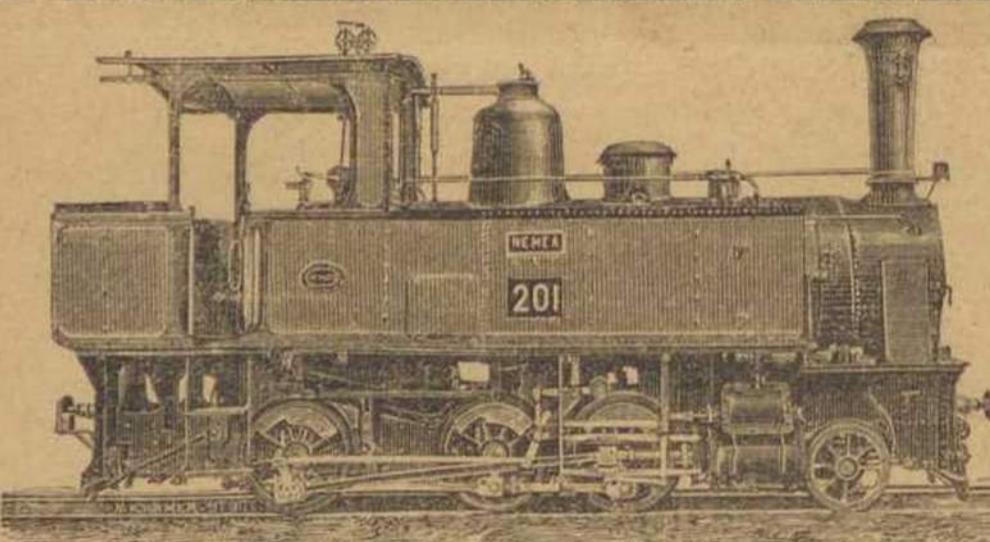
PARA VIA LARGA OU REDUZIDA

SYSTEMA, O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDER
PARA VIAS PRINCIPAES E SECUNDARIAS, TRAMWAYS

Construções de edifícios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUÇÕES: — Omnibus a vapor, locomóveis, bombas d'incêndio a vapor, apparelhos de vacuo e de vapor para a extração de matérias feias, etc., cilindros a vapor para nivelamento de calçadas.

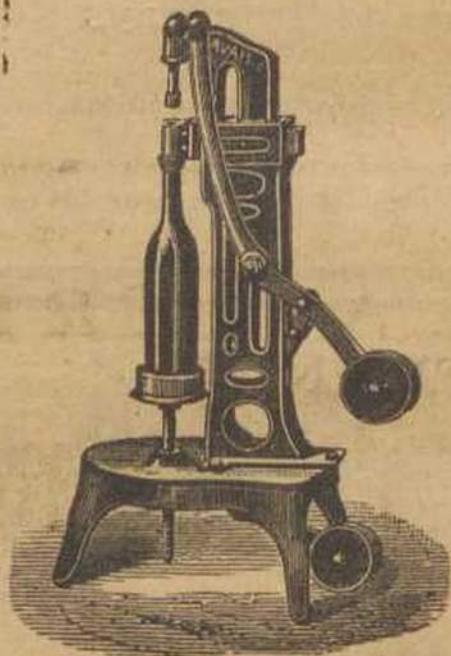
Agente geral em Espanha—JULES LAHOUSE-BARCELONA



Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

COMPANHIA

Real Promotora de Agricultura Portugueza



ALA POENTE
DO MERCADO 24 DE JULHO

ATERRO DA BOA VISTA — LISBOA

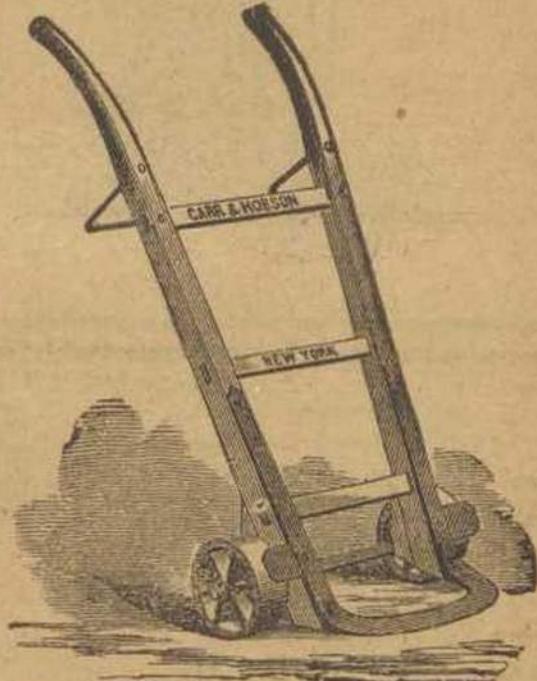
Endereço telegraphic — AGRICULTURA — LISBOA

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 pulverizados 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 IRIA

MACHINAS

E ALFAIAS

Industriaes e agricolais

TARIFAS

REDUZIDAS NOS TRANSPORTES

DOS

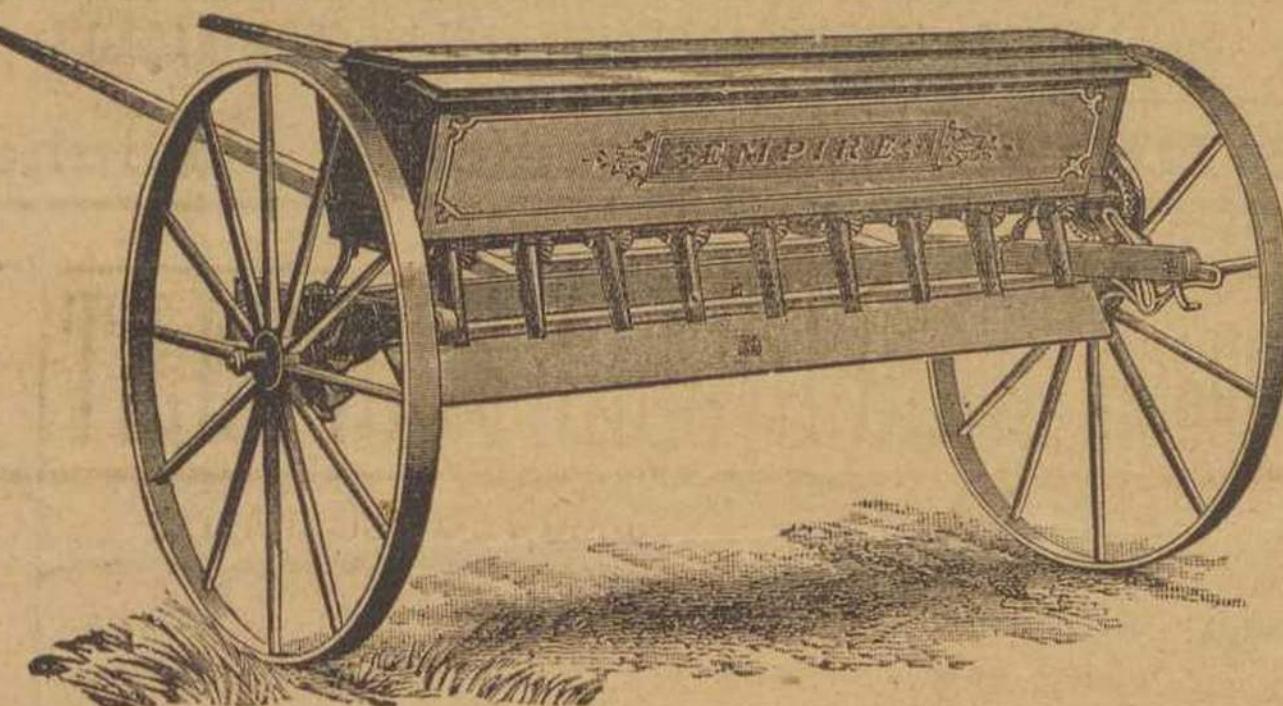
Caminhos de ferro portuguezes

ÁLEM DOS

Abatimentos concedidos pelo Governo

AGENTES

nas principaes terras do reino



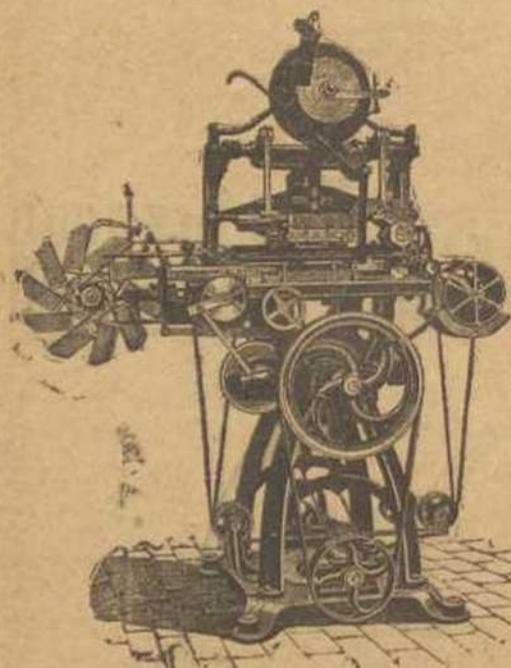
Analyses de terras, feitas no laboratorio da Companhia pelo distinto professor do Instituto d'Agronomia e Veterinaria

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

Exposição de machinas agricolais e industriaes

Na grande galeria da séde da Companhia, Aterro da Boa Vista

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



GANDENBERGER' sche MASCHINENFABRIK

GEORG GOEBEL — DARMSTADT — ALLEMANHA

Fabrica ha muitos annos como unica especialidade

Toda a qualidade de

MACHINAS E APPARELHOS PARA CORTAR, IMPRIMIR, DATAR E PERFURAR

Bilhetes de Caminhos de Ferro

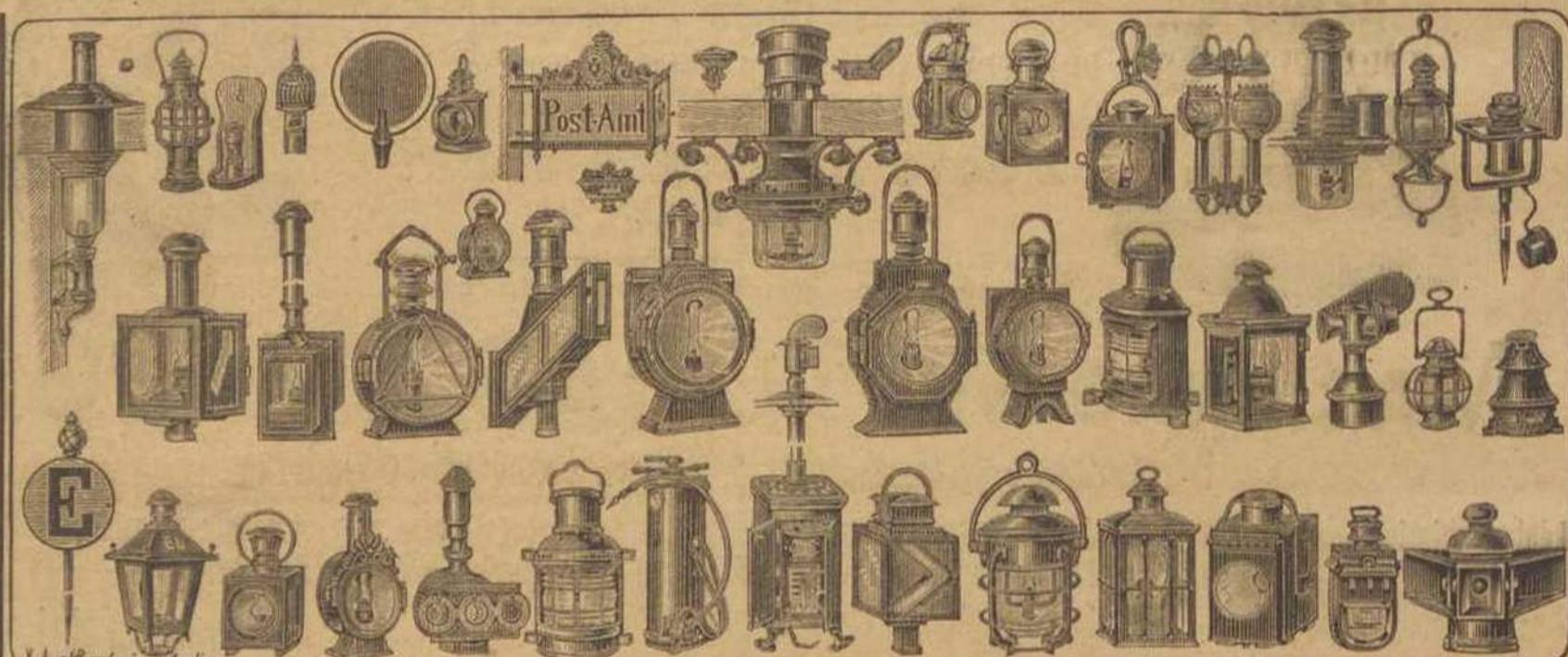
NOVIDADE NOTAVEL

Machina Universal para bilhetes de Tramways

Com esta machina imprimem-se bilhetes de qualquer genero e tamanho, ao mesmo tempo **dos dois lados**, com diversas cores, **saindo numerados**, perfurados e cortados **um a um** do tamanho desejado.

Por meio de um apparelo especial os bilhetes são contados automaticamente, e reunidos em pacotes de 100, em forma de livro ou de rolo. **O maior formato dos bilhetes pode ser até 10 × 16 centimetros.**

F. F. A. SCHULZE
Fehrbellinerstrasse 47/48 — BERLIM



Fornecedor de APPARELHOS DE AQUECIMENTO E ILLUMINAÇÃO

• PARA •

CAMINHOS DE FERRO, Correios e marinha

Sociedade Anonyma de MARCINELLE e COUILLET

COUILLET — BELGICA

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'áço, Laminoirs, Officinas de construção, Forjas, Fundição, Caldeiraria

PRODUÇÃO ANNUAL: 18.000:000 FRANCOS (3:240 CONTOS DE RÉIS)

NUMERO DE OPERARIOS 5:500

Representantes em Portugal: — Lisboa, A. F. Cast. R. dos Fanqueiros 121. — Porto, Glama & Leite

Ferro fundido de todas as qualidades. — Carris, ferros de commercio, arco, vigotas, arvores de transmissão, chapas, fixes de locomotivas, barras em grande largura.

Locomotivas de todas as dimensões. — Especialidade de locomotivas para vias reduzidas. — Machinas motoras de todas as forças, para minas, metallurgia, fabricas etc. — Locomoveis ventiladores de grandes diametros para minas de carvão.

Apparelhos d'esgoto, Motores de grandes forças, para extração, alimentação d'água nas cidades etc. — Gruas moveis, gruas a vapor. — Material completo fixo e movel para caminhos de ferro de via reduzida, vias portateis, locomotivas, wagonetes, cruzamentos etc.

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladures

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Propulção e locomoção por meio da electricidade

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

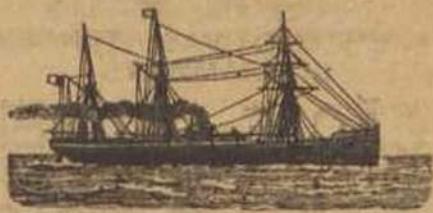
M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

MALA REAL PORTUGUEZA

Empreza de navegação a vapor para o Ultramar
com tac ootprom o governo de Sua Magestade



Carreira para a África Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

REI DE PORTUGAL

Sahira no dia 21 de março, ás 3 da tarde para:

Mocambique, Quelimane, Inhambane, Lourenço Marques e mais portos da costa oriental, com escala por Marseille, Port-Said, Suez, Aden e Zanzibar.

Roga-se aos srs. passageiros e carregadores o obsequio de dirigirem os seus pedidos ao escriptorio da empreza — Rua do Arsenal, 54, 1.º andar — recebendo-se encommendas na praça do Municipio, 6, até ao dia 19, inclusivo.

LATOARIA MECHANICA A VAPOR

DE
Joaquim Rufino Ribeiro

PREMIADO COM UMA MEDALHA DE PRATA E DUAS DE COBRE NA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE LISBOA DE 1888

6 a 10 — Rua de S. Mamede — 6 a 10

(AOS CALDAS)

LISBOA

Atelier de galvanoplastia, latoaria, fundição de ferro e outros metais

Encarrega-se de nikear, dourar, pratear ou cobrear todo e qualquer objecto metálico, garantindo a solidez e belleza dos trabalhos executados n'este florescente ramo de industria.

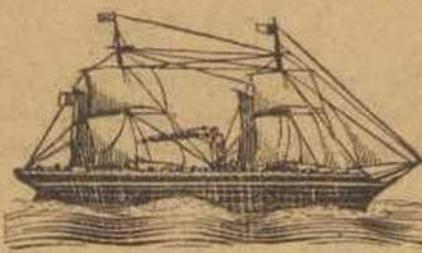
Trabalhos em zinco para construções modernas.—Lucarnas de variados modetos, ornamentadas ou singelas conforme os desenhos estrangeiros ou outros que se exijam.—Funis para algeroz de seis ou mais modelos.—Tubos lisos ou com canelluras, curvas ou cotovellos para os ditos, tubos de zinco ou ferro.—Aguilhas ou pyramides, cataventos, ventiladores extractores de rotação ou de qualquer sistema.—Carrancas de diferentes tamanhos para renates de tubos, argolas e braçadeiras de ferro para os tubos, baldes, regadores, retretes portateis, banheiras, etc.

Todos estes artigos se executam por preços mais baratos do que veem do estrangeiro.

Variadissimo sortimento de grades para balcões, sacadas, varandas, etc.; grande diversidade de ornatos proprios para leitos de ferro, ferragens de luxo para portões, etc. — Trabalhos em ferro, cobre ou bronze, por desenhos ou moldes que se apresentem, tanto de peças ornamentaes e outras, como de peças de machinas, sem exclusão de rodas dentadas e accessórios que requeiram igual precisão.

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 27 de abril o paquete

MOSSELLE

Para Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos-Ayres

O paquete LA PLATA esperado em 16 de abril para

Vigo, Southampton e Antuerpia

As accommodações para passageiros são inexcediveis 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 do todos estes paquetes cozinheiro e creados portuguezes.

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.º—R. dos Capelis-tas, 31, I.º

No Porto:—W. C. TAIT & C.º—Rua dos Inglezes, 23, I.º.

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 hidráulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metálicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

Lyceu Portuguez

32 — RUA DE S. MAMEDE (AOS CALDAS) — 32

LISBOA

Este novo estabelecimento de educação e ensino, estabelecido em uma casa nobre, vasta e hygienica, com 26 janellas, por onde recebe bastante ar puro e saudavel, tem uma camarata com todo o acoio e explendido lavatorio, uma perfeita e ampla casa de jantar e casa de banho, um lindo e extenso jardim com cascata e estufa; reune todas as commodidades necessarias a casas d'esta ordem: e tem admiraveis vistas para o mar e diferentes pontos da cidade.

RECEBE ALUMNOS INTERNOS, SEMI-INTERNOS E EXTERNOS

Director-proprietario — Godinho Corrêa.

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.

ESPINGARDAS

De 1 e 2 canhos, de vareta e de carregar pela culatra. Cartuxos vazios e carregados, holas de rede para caça, chumbeiros, polvoinhos 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 descontos vantajosos para revender.

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

H. PARRY & SON

Officinas de machinas, caldeiras

CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

ESTALEIRO

LISBOA

NO
GINJAL

Sociedade Anonyma das Officinas de Construcção

DE MALINES

DIRECTOR CERENTE-DIVOIRE

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

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA

MALINES-Belgica

COMPANHIA NACIONAL

DE FUNDIÇÃO E FORJAS

Sociedade Anonyma de responsabilidade limitada

CAPITAL RÉIS 337.500\$000

Caldeiraria, Serralheria e Fundição

MACHINAS e caldeiras a vapor, tectos de ferro e zinco, vigamentos de ferro, apparelhos de distillação, bombas, fogões de cozinha, tubos de ferro, etc. Todas as obras da especialidade.

OFFICINAS: Em Lisboa. Rua de Luiz de Camões, (a St.º Amaro).

No Porto — Fundição do Ouro.

Escriptorio: Rua Nova do Carvalho, 41, 1.º (ao Arco Pequeno.)



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Tarifa para atracacão, embarque e desembarque

De mercadorias na ponte e molhe do mar

DA

Estação de Figueira da Foz

Desde 1 de Maio de 1891

ATRACACÃO DE VAPORES E NAVIOS DE VELLA

Por dia

Vapores.....	Réis 4:500	até 4 dias —	Réis 2:000	5.º e seguintes
Navios de vella	» 750	» » »	» 1:000	» » »

Condições

1.º O serviço de atracacão de qualquer navio será feito por escala e pela ordem das requisições aprensentadas por escripto pelos interessados ao Agente de Transmissão d'esta Companhia, na estação de Figueira das 9 horas da manhã ás 4 da tarde dos dias não santificados.

Na requisição indicar-se-ha o nome do navio, data de chegada, naturesa e tonelagem da mercadoria para embarque ou desembarque, sua procedencia ou destino.

2.º Na escala supra indicada só poderão ser inscriptos os navios que na data do pedido de atracacão estejam fundeados no porto de Figueira.

São exceptuados d'esta disposição os vapores, quando se indique o dia da sua partida do porto onde receberam carregamento a desembarcar no caminho de ferro, e a data provavel da sua chegada á Figueira.

A atracacão, porem, tornar-se-ha effectiva para o primeiro navio que se achar na Figueira e que por escala lhe corresponda.

3.º O navio que perder o seu turno não poderá ser substituido por outro, embora pertencente ao mesmo expedidor ou consignatario, salvo se este navio se achar inscripto na escala com o numero immediato ao d'aquelle: contrariamente terá de ser novamente inscripto para poder atracar na altura que lhe corresponda.

4.º Nenhum pedido de atracacão será aceite sem que o expedidor ou consignatario comprove com a apresentação de documentos a existencia de mercadoria a receber ou expedir pelo caminho de ferro.

5.º Não será permittida a atracacão a nenhum navio que não tenha a bordo o piloto pratico do porto e que se não ache munido de defesas de madeira ou cordame no costado.

6.^a Prohibe-se terminantemente aos navios que atracarem ou fundearem junto á ponte o deitarem amarras a qualquer dos pegões que a sustentam.

7.^a O navio que, contra o estipulado nas condições 2.^a e 3.^a atracar á ponte sem ter sido inscripto em conformidade com o disposto na presente, ou quando o fizer sem ser na sua respectiva altura, ficará sujeito ao pagamento do triplo dos direitos estipulados, sem prejuízo ainda da responsabilidade que lhe corresponda por quasquer perdas e danos.

8.^a É facultativa a atracação de qualquer navio ao costado de outro já atracado á ponte, quando lhe for permitido pelo consignatario ou capitão do navio atracado, ficando, porém, o expedidor ou consignatario do primeiro responsável pelos danos que possam causar á ponte ou ao navio já atracado. A cobrança dos direitos de atracação realizar-se-ha como se o navio atracasse directamente á ponte.

9.^a A Companhia reserva para si o direito de preferencia na atracação á ponte para os navios que lhe sejam consignados ou que venham receber qualquer carregamento por ella expedido.

10.^a Os navios que atracarem á ponte pagarão as quantias supra indicadas por cada dia que permanecerem atracados, concedendo-se um dia para atracação e desatracação sem cobrança d'este direito.

11.^a Os navios atracados não poderão demorar-se mais do que os dias que lhes correspondem para efectuar a carga e descarga, conforme a seguinte tabella, contando-se um dia para atracação e desatracação.

	Vapores	Navios de vella
Carvão.....	por dia 200 toneladas	50 toneladas
Vinho	» » 100 »	50 »
Cascos vazios.....	» » 50 »	25 »
Cereaes...{em saccos	» » 150 »	75 »
{a granel..	» » 400 »	50 »
Ferro	» » 60 »	30 »
Machinismo.....	» » 100 »	50 »
Diversos	» » 50 »	25 »

12.^a Todo o navio que não houver concluido no prazo indicado o serviço de carga e descarga, será obrigado a largar a ponte e a dar lugar ao que lhe seguir na escala sob pena do pagamento de demoras aos navios prejudicados e do duplo do preço estipulado, na presente tarifa, para a Companhia.

13.^a Todas as contestações que possam suscitar-se entre a Companhia e os capitães ou consignatários de navios serão regularisadas pelos consules das respectivas nações ou pela capitania do Porto da Figueira.

Embarque e Desembarque

1.^a Por embarque e desembarque de quaisquer volumes cujas massas indivisíveis não excedam de 3:000 kilogrammas:

De 1 até 3:000 kilogrammas, por tonelada Réis 100
cobraveis por fração de 100 kilogrammas.

Minimo cobravel » 50

2.^a Os volumes de peso indivisível alem de 3:000 até 5:000 kilogrammas:

Por tonelada indivisível » 1:000

3.^a Os volumes de peso superior a 5:000 kilogrammas serão taxados por ajuste especial.

4.^a A Companhia declina toda a responsabilidade por accidentes originados por caso de força maior ou avaria de apparelhos.

Lisboa, 15 de Março de 1891.

O Director Geral da Companhia
M. Afonso d'Espreguicira