

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — CONDE BARÃO, 18 — LISBOA

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 trafego internacional 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 financiers, Industriels et Commerciales.

Caldeira inexplosivel multitubular com circulação continua e depositos d'agua a vapor sobrepostos.

Carteira dos Accionistas.

Boletim Financeiro.

Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receitas dos caminhos de ferro.

Commercio Portuguez.

Neurologia.

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 Marsá Falso, Madrid-Zaragoza-Alicante.—De Callasparra a

Almería—De Bilbao a Lezama—De Belmez a Zafra—De Sevilha a Huelva—

De Madrid a Santander—De Valdepenas a la Calzada.

Linhas estrangeiras.—França—Italia—Suissa—Russia—Estados-Unidos—República

Argentina.

Notas varias.—Ponte sobre o Nervion—Exposição fluctuante.

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 póde admittir que essa unificação se faça 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 difficuldade que certamente produziria o prejuizo 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 alastra com uma intensidade regular por todos os pontos, ainda essa unificação póde ser pratica, sem affectar profundamente os interesses

economicos 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 trafego producto sufficientemente remunerador dos seus gastos e encargos, ninguém 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 ninguém quer gastar um ceutil 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 camaras exercem a sua acção; 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 órgãos mais auctorizados e interessantes da Europa

Portanto, ainda se iriam escolher os artigos de trafego sobre os quaes recahiria o augmento de preços, para produzir o do producto indispensavel para o equilibrio das receitas?

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

Em outros cujo transporte é de menos importancia no paiz? Mas então seria necessario 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 generos, teriam aggravamento nos seus interesses!

Outra rasão em que fundamos aquelle nosso parecer:

A unificação de tarifas suppõe e impõe a obrigação de ellas 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 criação de tarifas especiaes que as condições locais ou occasionaes 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 redução do custo d'esses transportes, porque isso iria alterar o systema uniforme das tarifas de todas as linhas; e ainda suppondo 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 visinho por 1:002 kilometros de fronteira; nas provincias limitrophes d'esta ha importantes centros consumidores que se abastecem, ou pelos portos de Hespanha, ou pelos nossos.

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

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

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

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

Maior rasão para que a parte do preço de concorrência a estabelecer, que fica restando para as linhas portuguezas e hespanholas que entram na combinação por Lisboa ou pelo Porto, fique reduzida ao infimo, produzindo um typo kilometrico insignificante que as companhias apenas acceitam 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 convem 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 applicado á mesma mercadoria em todos os percursos de 247, de 434 ou de 200 kilometros (respectivamente), e as differentes rêdes não podem reduzir a tão baixo o typo de transporte, de uma forma geral.

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

Ou sendo isso, como é, um impossivel, prejuizo para as rêdes do Norte, Beira, Douro e Salamanca (em que o nosso paiz tambem é interessado) que ficariam privadas d'esse trafego; prejuizo para o estado pela perda do imposto de transito ou do producto na linha do Douro que lhe pertence; prejuizo para a industria portugueza, se o genero é de producção nossa; prejuizo para o commercio, se a mercadoria é de origem estrangeira, apenas negociada por qualquer casa portugueza; prejuizo para os rendimentos aduaneiros que nem mesmo os simples despachos de transito obteriam; prejuizo para os portos de Lisboa ou de Leixões que não teriam a entrada de mais esses barcos que lhe traziam a mercadoria; prejuizo para todos.

Crêmos ter dado uma rapida amostra das mil rasões em que nos fundamos para combater a unificação das tarifas das linhas ferreas portuguezas, considerando-a impossivel e prejudicial; escusamos de insistir mais no assumpto.

Do questionario 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 factivel entre nós e que nós outros paizes mais adiantados do que Portugal, em materia de caminhos de ferro, tem sido até hoje reconhecidamente impossivel de adoptar.

Deixamos para mais tarde responder a um bom numero de cartas que, a proposito d'estes artigos, nos teem sido dirigidas. Essas respostas fazem o objecto da materia nova, cuja introducção n'estes artigos os alongaria immenso. Que nos permittam os nossos amaveis correspondentes esta demora.

INFLUENCIA DO GRANDE CENTRAL HESPANHOL

SOBRE O

Movimento do trafego internacional nas linhas da rêde portugueza

IV

Que da nova linha ferrea de Madrid para a fronteira franceza deverão resultar vantagens para o trafico de Portugal com o centro da Europa, ninguem 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 portuguezes, ou sejam explorados de conta do Estado, ou de particulares, só terão portanto a lucrar com a formação da nova rêde ao norte de Madrid.

Os adversarios do Grande Central acharam, porém, meio de pôr em duvida essas vantagens, procurando mostrar que haveria prejuizo para os interessados em alguns dos titulos de caminhos de ferro portuguezes, pelo desvio que se daria ao trafico internacional em Portugal.

Facil é esclarecer o publico 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 titulos.

Tornou se notavel a este respeito um artigo do *Temps*.

Registamos desde já a confissão insuspeita de que o Norte de Hespanha tem actualmente, o monopolio 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 opposição que se faz á organização da nova rêde.

Bastará isto para que o publico desinteressado n'estes negocios financeiros reconheça que não é o interesse geral que anima os detractores do Grande Central e da companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, mas sim a defeza do monopolio existente, que é muito prejudicial aos dois paizes, pois d'elle resulta o pequeno desenvolvimento que tem tido o trafico internacional atravez da Peninsula, não obstante os grandes sacrificios e esforços do governo portuguez, e da Companhia Real para se aproveitarem as excellentes condições naturaes do porto de Lisboa, o melhor, incontestavelmente, da Peninsula.

Tirar esse monopolio ao Norte de Hespanha creando-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, inúteis ficarão em grande parte os dispendiosos trabalhos que se executam no Tejo, para dotar o nosso principal porto de mar das intallações, 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 pretensão 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 immediato do trafico internacional, e que a abertura de uma nova linha mais comprida produza egualmente o mesmo effeito.

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 também que logo que fosse aberta a exploração a linha de Oeste de Hespanha, que *estabelecera 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 desfavor 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 utilizar-se das melhores condições que se lhe offerecem para o trafico internacional, sendo-lhe indifferente que elle siga pela Pampilhosa ou por Valencia d'Alcantara, resta que a distancia de Lisboa a esses 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 alem dos Pyreneos, 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 porem a essa esperança, e pela Beira Alta quasi se não faz trafico algum in-

ternacional, para alem dos Pyreneos, 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 pretenderam estabelecer serviços directos e rapidos 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 occupam d'esses assumptos, sem que a constituição do Grande Central possa ter n'ella 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 alem dos Pyreneos seguirá a via que muito satisfaz aos interesses portuguezes.

CONCLUSÃO

De tudo que fica expendido, e que julgamos inutil desenvolver mais, resulta a nosso ver com toda a clareza 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 amortisação dos seus titulos.

2.º Que essa garantia não foi diminuída, antes pelo contrario é hoje maior do que era d'antes, por isso que além 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 augmento immediato de dividendo, e só poderão estatuir em assemblea 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 transferencia 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 offerece garantia e vantagens a todos os interessados tanto na companhia de Caceres como nos caminhos de ferro portuguezes, havendo para estes uma redução notavel 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 *à forfait* d'aquella linha sem o menor sacrificio, nem augmento 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 creação em Hespanha de uma nova via que possa estabelecer uma concorrência á actual, deduzindo-se facilmente d'esse facto a opposição 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 notavel 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 *à forfait* da linha de Placencia a Astorga (oeste de Hespanha).

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

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

2.ª 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.ª 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.ª 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.ª Repartição—Movimento, trafego e estatistica

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 (estatistica).—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.ª 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.—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.ª 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.ª Divisão—Material, tracção e officinas

1 engenheiro, chefe de divisão (o chefe da 4.ª repartição)—4 conductores artifices.—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.ª 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.ª 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.ª Repartição—Movimento, trafego e estatistica

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 (estatistica).—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.ª 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 artifices.—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 Graça, 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 Cancelli, Henrique de Mello Alvellos Corte Real, Antonio Oganio, 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 Lorjô Tavares, José Duarte do Amaral, José Vargas Olléro, Antonio Queriol, Cassiano Augusto Pessoa de Amorim, José Vaz da Cunha.

(a) Um d'estes cargos é exercido por conductor do quadro em comissão.

(b) Para dois d'estes cargos são propostos conductores do quadro em comissão.

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 Januario 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 Carvalho, 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 Napolis, 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 Mattos, 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 Candido 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. Azuil 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 Philippe de Oliveira, Fausto Cardoso Coutinho, Joaquim da Cunha Freire Pignatelly, 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 Mattos, Antonio de Aragão da Costa Lacerda, Jorge Faustino Dourado Maris Sarmiento, José Victorino Ferreira da Cunha, Pedro Augusto Ferreira, Joaquim Duarte Simões, Carlos Sertorio de Fontes Pereira de Mello, Fernando Victor Costa, Eduardo José da Silva Barbosa, Carlos Duarte do Amaral, João Marcos de Ascensão, 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 Henriques 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 Roboredo, 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 Candido Lopo de Figueiredo, Arthur Eduardo Coelho Frago, João Climaco Baptista, Alberto Augusto Cesar Callixto, João Guilherme Barbosa, José Pinheiro da Silva, Luiz Candido 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, Antonio Maria Simões, Alexandre Mendes Martins, Antonio das Dôres Grincho, Frederico de Lacerda Santos Reis, Carlos Augusto Macedo e Vasconcellos, Antonio Duarte Pega, Emydio Cardoso, Manuel da Silva e Oliveira, Abilio Arthur Coelho, João Alves da Silva, Elizario José Carreira, Severo Leopoldo Baptista Malhão de Moraes, Antonio Alves Christovão, Amador José Fernandes, José Soares de Albergaria, Antonio Pereira de Mello, Augusto Cardoso de Assumpção, Henrique Teixeira Mota.

Adidos 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 Antonio Martins, José da Fonseca Gamboa e Vasconcellos, Antonio Monteiro Pereira, Domingos da Costa Telheiras José Eduardo dos Santos, Antonio 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, Antonio Duarte Junior, Antonio Cardoso Guedes, Valentim Duarte Simião, Pedro Braz Justino, José Pinto Varella da Cunha, Lourenço Videira, José Alves Figueiredo, Antonio José Pires, José Antonio Lopes e Silva, Carlos Moraes Sarmento, Manuel do Nascimento de Figueiredo, José Maria Marques de Almeida, Ayres Augusto Andrea Gameiro, Antonio da Mata Neves, Abilio da Costa Jacob, Augusto José Ferreira da Gama, Cazimiro Bertrand, Antonio Joaquim Pereira, Benjamin da Rocha Dantas, Agostinho Antonio Gomes, Luciano Augusto Lobo Alves, Francisco Antonio Ramires Junior, Julio Maximiano Carvalho e Silva, José Pinto Cortez 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, Antonio Venancio 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, tracção e officinas—Conductores artifices

Effectivos 6 (a)

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

Machinistas fiscaes

Effectivos 6 (b)

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

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.

Em harmonia com as disposições dos artigos 78.º e 88.º do decreto de 21 de fevereiro de 1891, que organisou os serviços fiscaes, de exploração de caminhos de ferro: hei por bem nomear o barão de Bertelinho, Julio Antonio 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 secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 24 de março de 1891.—REL.—Thomás 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 organisou 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 Lorrjô Tavares, Chrispulo Alpoim de Cerqueira Borges Cabral, José Duarte do Amaral, José de Vargas Otero, Manuel Joaquim Izidoro dos Reis, Caetano José Dias, Antonio Queriol, Cassiano Augusto Pessoa de Amorim, José Vaz da Cunha e Alfredo Machado, fiscaes principaes dos referidos serviços nas direcções fiscaes creadas pelo artigo 1.º do alludido decreto.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 24 de março de 1891.—REL.—Thomás 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 organisou 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 secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 24 de março de 1891.—REL.—Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.

Tendo o director da fiscalisação do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella apresentado a conta de liquidación da garantia de juro relativa á exploração d'esta linha, durante o periodo de corrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1890 (1.º semestre do anno economico de 1890-1891), na importancia de 26:688,7319,3 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 sello e transito, foi, durante aquelle periodo, 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 responsavel pelo pagamento da differença entre esta quantia e a de 29:161,7067,8 réis, que representa a importancia total do juro garantido em 54,67965, durante seis mezes:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 9 de março corrente da junta consultiva de obras publicas e minas approvar, a referida liquidación e ordenar que á companhia nacional de caminhos de ferro concessionaria do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella, seja paga como liquidación provisoria da garantia de juro do 1.º semestre do anno economico de 1890-1891, aquella differença, na importancia de réis 26:688,7319,3 réis.

O que para os devidos effeitos se communica ao respectivo director fiscal.

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

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 30 de março findo: ha por bem approvar 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 communica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

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

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 30 de março findo: ha por bem approvar o projecto datado de 4 de novembro proximo passado, da viga metallica 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 communica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

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

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro do Mondego.

Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 30 de março findo: ha por bem approvar o projecto datado de 4 de novembro ultimo, da viga metallica 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 communica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

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

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

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

por bem approvar 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 fiscalisação 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, fazemo-lo 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 creação 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 satisfação se tornava da mais alta importancia, a missão de reunir em um livro informações fieis, exactas e conscienciosas sobre o credito, importancia e respeitabilidade de cada um dos commerciantes, industriaes, etc., de cada paiz, tornava-se uma missão 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 circumspecção e o bom criterio de uma intelligencia superior, como a do sr. de La Montluel poderiam salvar-se d'esta difficuldade. 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 relações. 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 chantage, sem réclame e sem outro intento mais do que a rigorosa exposição da verdade, confidencialmente communicada 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 differentes especialidades a quem se podem dirigir aqui, mas essa vantagem muito mais augmenta tanto é certo que são, em geral, muito lisongeiras para a nossa praça as informações que sobre ella se dão no livro do sr. de la Montluel. Agradecemos-las ao seu espirito de justiça que nem sempre é o ingrediente que mais se emprega no estrangeiro, quando se fazem referencias a esta pobre facha da Europa occidental.

CALDEIRA INEXPLOSIVEL MULTITUBULAR

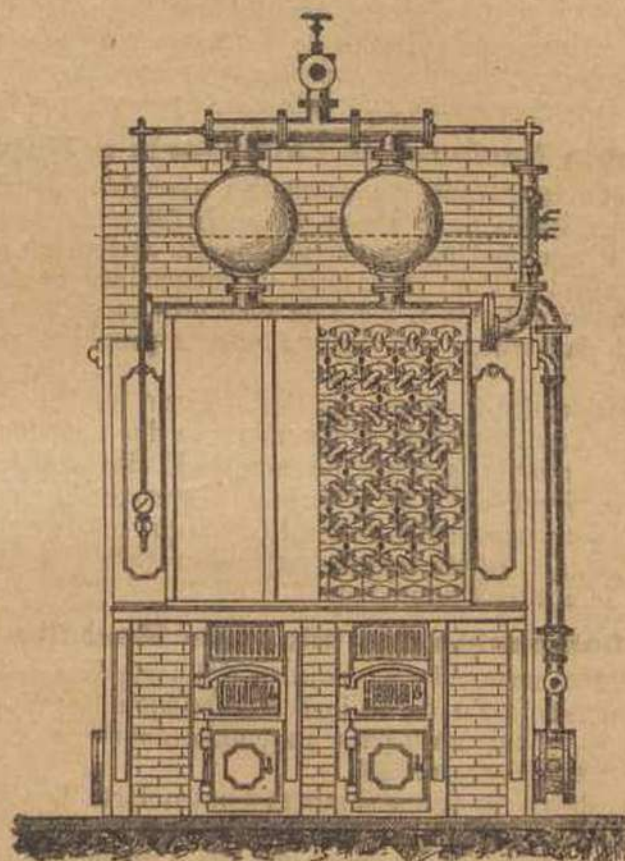
com circulação continua e depositos d'agua e vapor sobrepostos

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

Consiste o seu aperfeiçoamento na collocação de um ou mais corpos cylindricos na parte superior da alvenaria, obtendo-se a circulação continua da agua, sem augmentar 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 sóbe pelos tubos e penetra no deposito; ahi desprende-se da agua, cahindo esta pela parte posterior no tubo de alimentação e

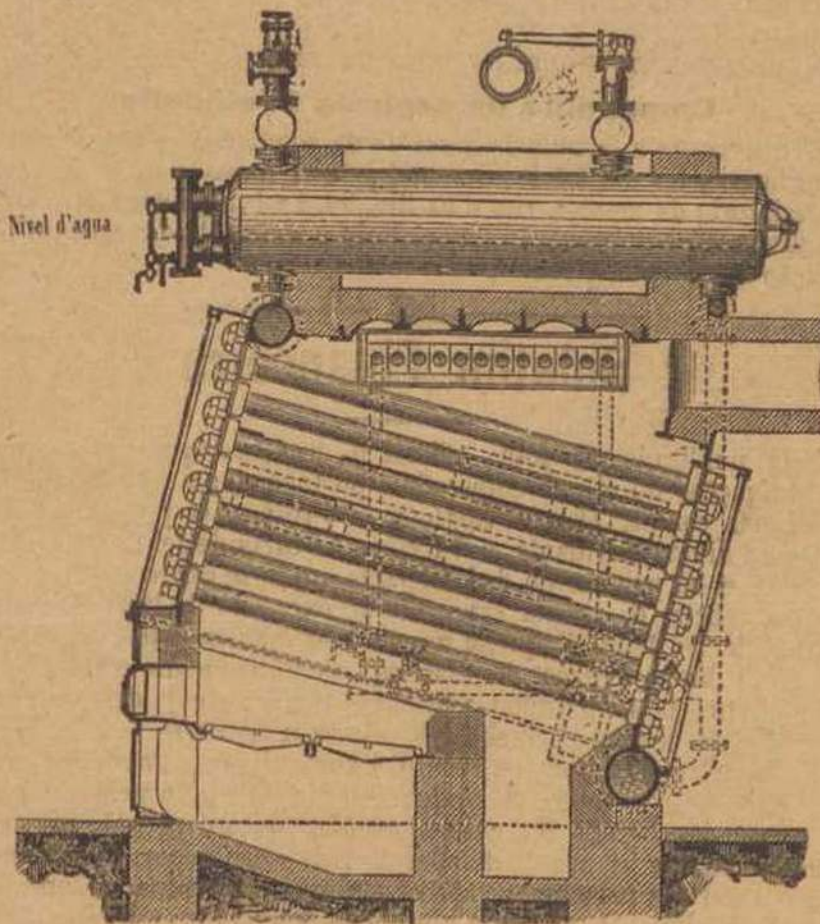


Nivel d'agua

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

Esta corrente d'agua ininterrupta augmenta 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 experiencia o tem demonstrado, em todos os misteres industriaes.



Nivel d'agua

Todas as peças d'esta classe de caldeiras inexplosiveis podem 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 comecem pelas letras B, C, D, E, F, G, H, J 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 opportunamente será substituida pelos novos titulos.

Companhia Nacional de Estamparia e Tinturaria

Tendo sido approvedo em assembléa assembléa geral de 21 do corrente o dividendo de 8 por cento, ou 7\$200 réis por acção, 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 acções 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 usufructuarios que mostrar no acto do pagamento estar satisfeita a contribuição de registo respectiva a todo o usufructo 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 15 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, approvar ou modificar as contas da direcção, constan-tes 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 amortisação 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 Capellistas), para discussão e approvação do relatorio e contas da direcção de 1890 e eleição dos corpos gerentes.

Boletim Financeiro

Está publicado na folha official 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 divida fluctuante, nos termos da carta de lei de 28 de junho de 1890, e ao pagamento das despesas a que se refere o ultimo capitulo da tabella da 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 perturbações produziu no nosso mercado financeiro. No entretanto, força é dizel-o, a nossa situação financeira, continua, por causas varias de origem interna e de influencia externa, a ser pouco desafogada. Ha, evidentemente, uma exaggerada 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 $\frac{1}{8}$ papel e 53 $\frac{3}{16}$ dinheiro (cheque), e 53 $\frac{3}{8}$ papel e 53 $\frac{1}{2}$ dinheiro (a 90 dias); sobre Paris respectivamente 541,539 (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\$000 réis, e as de 4 $\frac{1}{2}$ a 74\$000 réis. As acções do Banco de Portugal, que haviam attingido ultimamente o preço de 152\$000 réis, venderam-se a 115\$000 réis.

Um dos successos da quinzena que prendeu um pouco a attenção dos circulos financeiros, foi a constituição provisoria do *Banco Portuguez e Brasileiro*, a publicação do seu programma e formação dos seus primeiros corpos gerentes. Está annuciado para o dia 18 do corrente a emissão do seu capital (5:000 contos), em acções de 100\$000 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 sabido 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 circumstancia, ligada á resultante das noticias pouco tranquillizadoras, 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 circumstancias 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 palpitante a tudo o que se prenda ao estado da questão economica e financeira do Brazil. Nas condições actuaes, não nos parece, accrescidas as razões acima indicadas, que a projectada emissão do *Banco Portuguez e Brasileiro* encontre grandes facilidades, sendo até muito provavel 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 restricto, se possa conseguir attenuar para o publico o effeito da inopportuni-dade d'esta emissão.

Está, ao que parece, constituida e deve um dia d'estes legalisar a sua situação, a nova companhia de tabacos, com o capital de 50 milhões de francos (9:000 contos) dos quaes 25 milhões emittidos já e 25 milhões a emittir 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 attribuida á respeitavel 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 occuparmos 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 á exploração do monopolio e que, por isso, não sendo chamada a segunda parte do capital as acções alcançarão 12 p. c. do total da sua liberação, ou, por outra, se as acções 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 addicionado aos 6 p. c. do producto liquido dos tabacos, dará um dividendo de 9 a 10 p. c. do capital realmente subscripto. Nos circulos 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, realisada 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 sterlingas e o activo nominal attingia á cifra de 24 milhões e 800 mil libras sterlingas. Depois d'então, numerosos elementos, tanto no tocante ao debito como ao credito, vieram addicionar-se áquellas cifras, sob a fórma 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 sterlingas. Em compensação a divida da liquidación para com o banco e os seus consortes (fundo de garantia, está visto) elevava-se a 6 milhões e 550 mil libras sterlingas, o que representava um passivo de 10 milhões e 172 mil libras sterlingas. O activo em letras a receber e em especie, na mesma data de 1.º de março, elevava-se a 849 mil libras sterlingas, os creditos diversos a embolsar a 3 milhões e 364 mil libras sterlingas ou um total de 4 milhões e 213 mil libras sterlingas. Para contrabalançar os 6 milhões que constituem a differença 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 sterlingo e os titulos em carteira podem avaliar-se em cerca de 1 milhão e 250 mil libras sterlingas. O resto compõe-se de valores sul-americanos que é muito difficil valorisar. Na opinião do governador do Banco de Inglaterra póde 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 títulos 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 . . .	» Atravez d'Africa . . .	—	73,000	—	—	74,000	—	—	73,000	—	74,000	—	—	—	—
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	455	442	445	455	480	485	480	485	480	480	475	465	467	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	490	495	490	490	495	495	498,75	497	496	495	495	492,50	—	—
	» Norte de Hespanha . . .	—	358	—	358	—	—	—	—	—	—	—	—	350	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	312	309	314	312	313,50	314,75	316	316	314	312	311,25	308	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	309	308	308	308	308	307	308	309	311	310	310	307	—	—
	» Norte Hespanha, 1.ª hypotheca . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa . . .	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—	—
Londres . .	» C.ª da Beira Alta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» 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	—	—
	» Atravez d'Africa . . .	83	84	84	83,50	83	83,50	83,50	83,50	83,50	83,50	83,50	83	—	—
Amsterd. .	» Atravez d'Africa . . .	84	85	85	83	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	—	—
Bruxellas .	» Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações
		1891			1890			Totaes		Differença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1891	1890	1891	1890	
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
	Antiga rede e no- va não garanti- da (1).....	19 25 Março	689	58.749:860	85:268	684	46.404:750	68:437	622.630:980	574.302:330	48.328:650	-
		26 4 "	"	52.794:690	76:625	"	50.782:450	74:569	675.363:670	625.084:480	50.281:190	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nova rede garan- tida (2).....	19 25 Março	168	3.580:000	24:309	168	2.735:000	46:279	37.800:000	34.349:000	6.484:000	-
		26 4 "	"	2.970:000	17:678	"	2.430:000	44:464	40.770:000	33.749:000	7.021:000	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Sul e Sueste	19 25 Fev.	475	44.925:030	31:424	475	41.780:240	24:800	413.854:420	94.845:360	22.009:060	-
		26 4 "	"	44.044:640	29:567	"	44.294:970	23:778	427.899:060	40.440:330	24.758:730	-
		5 11 Março	"	43.924:900	29:344	"	41.700:940	24:633	444.823:960	444.844:240	26.982:720	-
Minho e Douro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Beira Alta	5 11 Março	253	6.942:505	27:322	253	7.049:952	27:865	70.337:953	72.243:476	-	4.875:493	
	12 18 "	"	4.607:796	18:242	"	6.404:670	25:303	74.945:479	78.644:846	-	3.669:067	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Guimarães ..	29 4 Fev.	34	4.048:830	30:847	34	788:375	23:487	4.434:040	3.590:720	543:320	-	
	5 11 "	"	929:400	27:335	"	757:370	22:275	5.063:440	4.348:090	745:350	-	
	12 18 "	"	800:000	23:529	"	700:250	20:395	5.863:440	5.048:340	815:100	-	
Norte de Hespanha	19 25 Março	2933 P	4.424:095 P.	485	2945	4.461:495	398	45.294:329	44.224:407	4.069:922	-	
	26 1 Abril	"	4.360:490	463	"	4.200:650	444	46.651:519	45.422:057	4.229:462	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Madrid-Zaragoza- Alicante.....	19 25 Março	2672	4.064:497	397	2672	4.027:316	384	42.437:705	41.667:906	469:799	-	
	26 1 Abril	"	4.058:564	396	"	4.094:077	408	43.196:267	42.758:983	437:283	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Andaluzes.....	19 25 Março	894	262:488	292	894	238:004	266	3.194:764	2.894:800	299:964	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	12 18 Março	480	38:047	244	480	42:594	236	447:583	481:063	-	33:480	
Zafra a Huelva.....	-	"	37:394	208	"	38:404	244	485:473	549:464	-	33:994	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Almansa-Valencia- Tarragona.....	4 10 Março	393	344:540	869	393	228:594	835	2.408:004	2.079:304	28:700	-	
	11 20 "	"	324:866	819	"	324:657	820	2.429:867	2.400:958	28:909	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

PATENTES DE INVENÇÃO

Concedidas no mez de fevereiro de 1891

Karl Julius Ramspeck, Heinrich Carl Barthold Schäfer e Joachim Wilhelm Christoph Harms,—apparelho aperfeiçoado para tiragem automatica e acabamento de photographias, 3 annos.

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

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

Howard Matravers Ashley,—Novos aperfeiçoamentos no

machinismo para a fabricação mechanica de garrafas e outros objectos ôcos de vidro, importando simplificação d'esse mechanismo e mais certeza e celeridade na operação, 5 annos.

Ludovico Van Vestrant e Richar Wakcham Baxter,—Aperfeiçoamentos em apparelhos para carregar as retortas inclinadas, de gaz) *Prorogação*), 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 annos.

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

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

COMMERIO 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.....	2.967:429	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.....	4.86:003	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 nacionalizada

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.....	16:855	16:217
Madeira.....	139:476	141:718
Substancias mineraes, vidro, crystal etc.	495:303	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 fallecimento do sr. D. Castor Rivera y Romero, sub-chefe da companhia dos caminhos de ferro do Norte de Hespanha.

O finado era um excellentê cavalheiro e um funcionario zeloso, que bons serviços prestou às 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 Nazaré 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 augmento 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 difficuldade que apresentava a passagem das montanhas de Bellus e Genovès.

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

De Vigo a Bayona.—O sr. D. Augusto Barcena y Fráncó, 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 economico 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 propôr na proxima assemblea geral convocada para 24 de maio, a fixação em 13 francos, liquidos, 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 submettidos á approvação da Divisão de Engenheiros de Sevilha, os estudos do caminho de ferro de Calasparra a Almeria.

Esta linha é de fácil construcção, em virtude das favoraveis condições dos terrenos que atravessa e será bastante productiva para os constructores e concessionarios. Está decidido que o traçado seja pelo campo de Nijar.

De Bilbao a Lezama.—Já está completamente perfurado o tunnel 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 Bilbao a Luzana.

De Belmez a Zafra.—Estão terminados os estudos de Belmez ao kilometro 12, da linha de Zafra, e tracta-se de fazer a toda a pressa os trabalhos materiaes dos planos para a apresentação do pedido de concessão.

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

De Sevilha a Huelva.—Está decidido que o caminho de ferro de Sevilha a Huelva, será communicado por meio d'uma linha ferrea com o districto 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 Burgo.

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 á construcção d'este caminho de ferro que classifica de *luxo*, atacando os que preferem estas linhas desnecessarias, ao estabelecimento de outras que seriam de grande utilidade para a capital hespanhola.

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

Linhas estrangeiras

FRANÇA

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

A sessão do dia 2 será destinada á elaboraçao 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 Italia.

N'esse sentido tem havido conferencias entre o ministro da fazenda e obras publicas 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 dispendir para a construcção dos 43 kilometros 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 construcção d'esta linha cujo trafego promete ser importante.

RUSSIA

Está decididamente resolvida a construcção d'uma nova via entre Taschkent e Samarcande, de caminho de ferro transcaspio, o qual obrigará as caravanas 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 succedido recentemente em um tunnel de New-York, o governo submetteu a approvação do parlamento um projecto de lei, ordenando a illuminação e ventilação dos tunnels cuja extensão seja de 200 pés ou mais.

REPUBLICA ARGENTINA

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

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

Notas varias

Ponte sobre o Nervion.—Um jornal de Bilbao annuncia a proxima chegada áquelle porto do material destinado á construcção 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 apoiar-se sobre duas torres de systema 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 communicações será vasto, manobrando sob o taboleiro superior, e alcançará o nivel 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 systema de exposições fluctuantes. Está-se organisando em Boston, uma sociedade que se propõe expedir brevemente para diversas partes das Antilhas, America Central e America do Sul, uma flotilha composta de quatro vapores, destinados á 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 edificio da Estação Central do Rocio, as seguintes repartições:

Conselho de Administração.
Direcção Geral.
Secretaria Geral.
Contabilidade Geral e Thesouraria.
Trafego e Reclamações.
Construcções.

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 admittem 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 indivisivel de 50000 réis, a qualquer distancia 50 réis, minimo de percepção 150 réis

Condições.—1.º Além do preço do transporte cobrar-se-hão as despesas accessorias 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 pagaria a expedição taxada pelo seu pezo como recovagens pela tarifa geral de grande velocidade.

3.º Estes transportes ficam sujeitos ás condições das tarifas geraes, que não sejam contrarias 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, BRUXELLAS

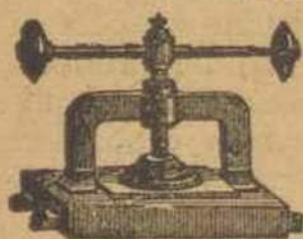
BILHETES PARA CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAIS
em papel e cartão de todos os systemas e formatos**PREÇOS INFERIORES AO DE TODAS AS DEMAIS FABRICAS**
FORNECEDOR DE MAIS DE 200 COMPANHIAS DA EUROPA**ELIXIR DENTRIFICE**

AO PORTUGAL

Aromeu & Fils

Unico recommendado por attestados dos medicos Ariosto de Moncada, Arthur Ravara, Zophimo Pedroso, Martins Lavado, Jardim, Ramos, Soares Couceiro, Carreira e Henri Mouton.

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

B. TRAYVOU**OFFICINAS DE LA MULATIÈRE**
LA MULATIÈRE-LES-LYON (Rhône) FRANCE**Fundição, Forjas e Officinas de Construção**
Apparelhos de PesagemAntiga casa Béranger & C.^{ia}, 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 LAVERRE — REPRESENTANTE NO PORTO****INSTRUMENTOS DE PESAGEM PRIVILEGIADOS**

Basculas e balanças automaticas, systema Dujour, privilegiadas.

Pontes basculas para caminhos de ferro, cidades e industrias.

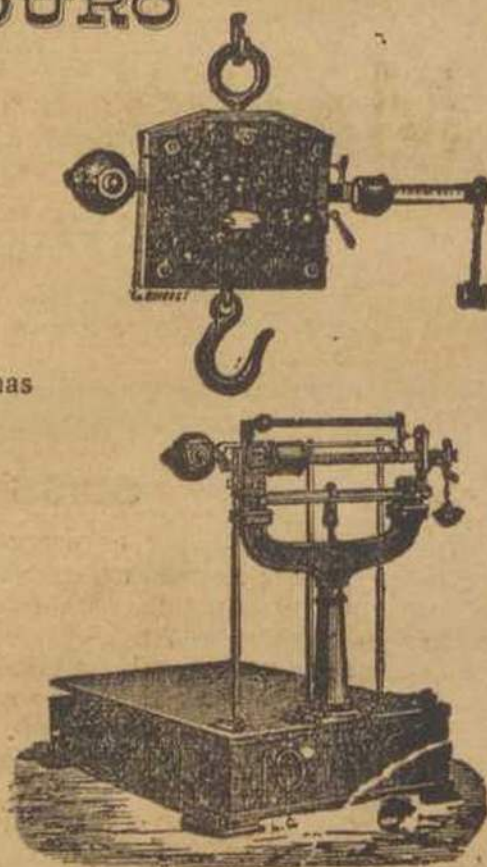
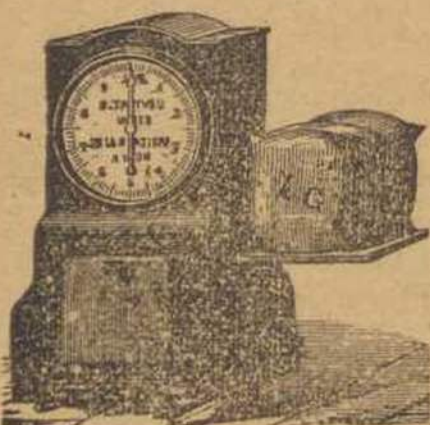
Basculas de madeira e metallicas, decimaes e romanas ou duplo romanas

Balanças Béranger—Prensas de copiar em ferro e fundição

MACHINAS

para ensaiar metaes

Material de caminhos de ferro



FABRICA DE LOCOMOTIVAS

KRAUSS & C.^A

MUNICH E LINZ S. D.

LOCOMOTIVAS DE ADESÃO E CREMALHEIRA

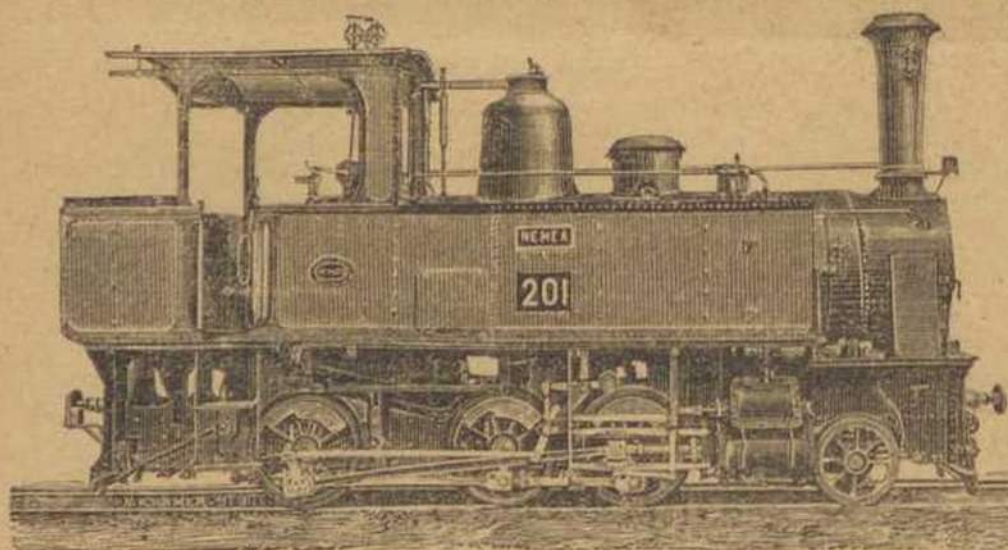
PARA VIA LARGA OU REDUZIDA

SYSTEMA, O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDER

PARA VIAS PRINCIPAES E SECUNDARIAS, TRAMWAYS

Construções de edificios e exploração de minas

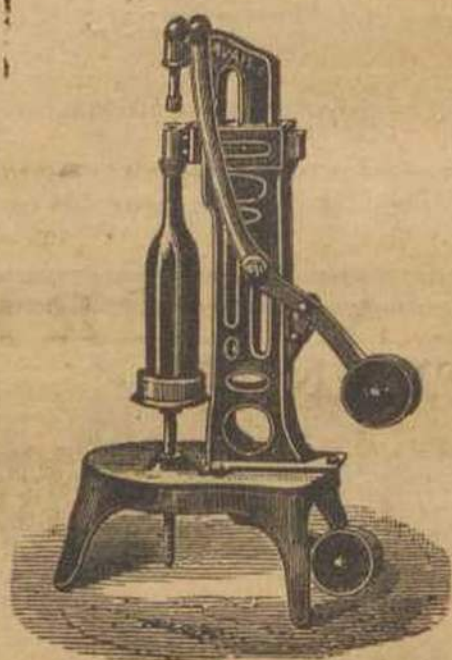
OUTRAS CONSTRUÇÕES: — Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, apparelhos de vacuo e de vapor para a extracção de materias fecaes, etc., cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Agente geral em Hespanha—**JULES LAHOUSE-BARCELONA**

Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

COMPANHIA

Real Promotora de  Agricultura Portuguesa



**ALA POENTE
DO MERCADO 24 DE JULHO**

ATERRO DA BOA VISTA — LISBOA

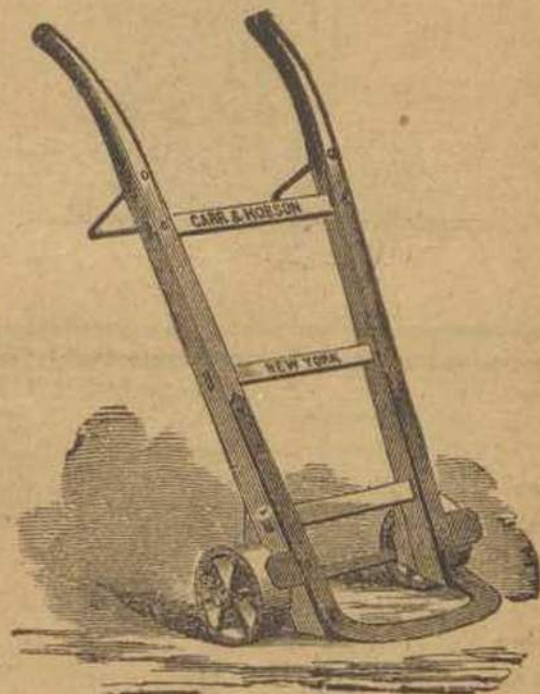
Endereço telegraphico — AGRICULTURA — LISBOA

Numero telephonico 334

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 agricolas

TARIFAS

REDUZIDAS NOS TRANSPORTES

DOS

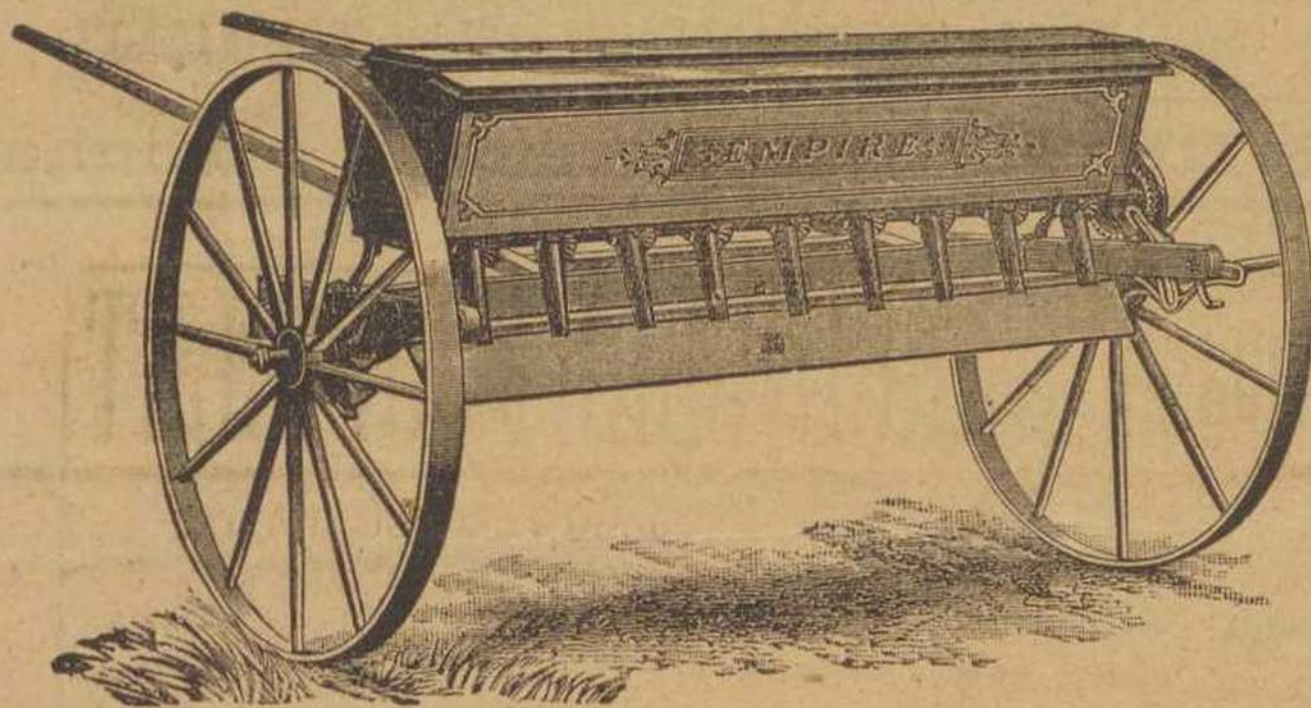
Caminhos de ferro portuguezes

ÁLEM DOS

Abatimentos concedidos pelo Governo

AGENTES

nas principaes terras do reino



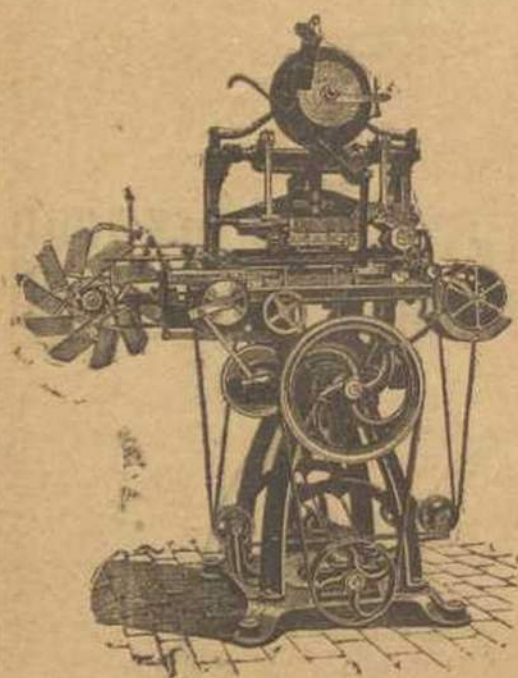
Analyses de terras, feitas no laboratorio da -Companhia pelo distincto professor do Instituto d'Agronomia e Veterinaria

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

Exposição de machinas agricolas e industriaes

Na grande galeria da sede 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, **saíndo numerados**, perfurados e cortados **um a um** do tamanho desejado.

Por meio de um aparelho especial os bilhetes são contados automaticamente, e reunidos em pacotes de 100, em forma de livro ou de rolo. **O maior formato dos bilhetes pôde ser até 10 x 16 centímetros.**

F. F. A. SCHULZE
Fehrbellinerstrasse 47/48 — BERLIN N



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'aço, Laminoirs, Offeinas de construcção, Forjas, Fundição, Caldeiraria

PRODUCCÃO 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, fixas 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, metalurgia, fabricas etc.—Locomoveis ventiladores de grandes diâmetros para minas de carvão.

Apparelhos d'esgoto, Motores de grandes forças, para extração, alimentação d'agua 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

Empresa de navegação a vapor para o Ultramar
com teac ootprom o governo de Sua Magestade



Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

REI DE PORTUGAL

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

Moçambique, 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 empresa — Rua do Arsenal, 54, 1.º andar — recebendo-se encomendas na praça do Municipio, 6, até ao dia 19, inclusive.

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 metaes

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

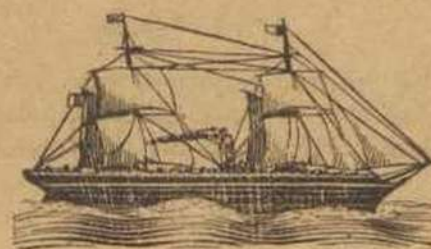
Trabalhos em zinco para construcções modernas. — Lucarnas de variados modelos, ornamentadas ou singelas conforme os desenhos estrangeiros ou outros que se exijam. — Funis para algeroz de seis ou mais modelos. — Tubos lisos ou com canelluras, curvas ou cotovellos para os ditos, tubos de zinco ou ferro. — Agulhas ou pyramides, cataventos, ventiladores extractores de rotação ou de qualquer systema. — Carrancas de diferentes tamanhos para remates 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 accessorios que requeiram equal precisão.

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 27 de abril o paquete

MOSELLE

Para Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos-Ayres

O paquete LA PLATA esperado em 16 de abril para

Vigo, Southampton e Antuerpia

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

Ha a bordo do todos estes paquetes cozinheiro e creados portugueses.

AGENTES

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

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

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

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 azeite e esplendido lavatorio, uma perfeita e ampla casa de jantar e casa de banho, um lindo e extenso jardim com cascata e estufa; reúne todas as commodidades necessarias a casas d'esta ordem; e tem admiraveis vistas para o mar e differentes pontos da cidade.

RECEBE ALUMNOS INTERNOS, SEMI-INTERNOS E EXTERNOS

Director-proprietario — **Godinho Corrêa.**

H. PARRY & SON

Officinas de machinas, caldeiras

CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

ESTALEIRO

LISBOA

NO
GINJAL

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 aparelhos de physica, de telegraphia electrica e quaesquer instrumentos de precisão, verificam-se pára-raios.

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

ESPINGARDAS

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

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

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

Alvos de ferro montados sobre tripés para carreiras de tiro.

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

Sociedade Anonyma das Officinas de Construção
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, aparelhos de distillação, bombas, fogões de cosinha, 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 atracação, embarque e desembarque

De mercadorias na ponte e molhe do mar

DA

Estação de Figueira da Foz

Desde 1 de Maio de 1891

ATRACAÇÃO 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.ª O serviço de atracação de qualquer navio será feito por escala e pela ordem das requisições apensadas 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, natureza e tonelagem da mercadoria para embarque ou desembarque, sua procedencia ou destino.

2.ª Na escala supra indicada só poderão ser inscriptos os navios que na data do pedido de atracação 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 atracação, porem, tornar-se-ha effectiva para o primeiro navio que se achar na Figueira e que por escala lhe corresponda.

3.ª 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.ª Nenhum pedido de atracação será acceite 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.ª Não será permittida a atracação 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 prejuizo ainda da responsabilidade que lhe corresponda por quasquer perdas e damnos.

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, porem, o expedidor ou consignatario do primeiro responsavel pelos damnos que possam causar á ponte ou ao navio já atracado. A cobrança dos direitos de atracação realisar-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 effectuar 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 sacco	» »	150 »	75 »
{ a granel..	» »	100 »	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 consignatarios de navios serão regularisadas pelos consules das respectivas nações ou pela capitania do Porto da Figueira.

Embarque e Desembarque

1.^o Por embarque e desembarque de quaesquer volumes cujas massas indivisiveis não excedam de 3:000 kilogrammas:

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

Minimo cobravel » 50

2.^o Os volumes de peso indivisivel alem de 3:000 até 5:000 kilogrammas:

Por tonelada indivisivel » 1:000

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

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

Lisboa, 15 de Março de 1891.

O Director Geral da Companhia
M. Affonso d'Espregueira