

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 — RUA DE SANTO ANTÃO, 109 — LISBOA

Annexos d'este numero

Tarifa especial n.^o 2 — grande velocidade — Sul e Sueste.

Vidé artigo publicado no numero anterior.

SUMMARIO

•Block-System automatico.
Os nossos vinhos.
Tarifas especiaes applicavõis na linha da Beira Baixa.
Consultas de assignantes.
Tarifa da linha de Cascaes.
Distincção morenha.
Casas de ferro da «Société Forges d'Aiseau».
Appareihos Ehlers, para secar o vapor.
Estudo sobre a exploração dos caminhos de ferro (continuação).
Commercio Portuguez.
Congresso de caminhos de ferro.
Entre collegas.
Freio de vacuo automatico.
Arrematações.
Boletim financeiro de Lisboa, por J. F.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Recetas dos caminhos de ferro.
A rede da Inglaterra em 1890.
Linhas portuguezas.—Má vontade, Carruagens electricas. Atravez d'Africa. Dokas do Porto e caminhos de ferro Peninsulares.
Linhas hespanholas.—De Barcelona a Madrid. Este de Hespanha. Linhas secundarias. De S. Félix de Guixols a Gerona. De Avila a Salamanca. De Bobadilla a Ronda. De Sahagun a Rivadesella.
Linhas estrangeiras.—França. Italia.
Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes (conclusão do relatorio).
Avisos de serviço.
Anuncios.

Block-System automatico

Conferencia de M. H. Leblanc, feita na «Mairie de l'Hotel de Ville», Paris, em Maio de 1891

Senhores e caros collegas:

ANTES de expôr o conjunto de apparelhos que constituem o *Block-System* automatico, que imaginei já ha alguns annos e que foi ensaiado em França com algum sucesso, talvez não seja falso de interesse, para muitos dos que fazem favor de me ouvir, chamar-lhes á memoria, primeiramente, algumas noções geraes sobre os *Block-System* já existentes e sobre o conjunto dos apparelhos empregados nas nossas vias ferreas, para garantir, nos limites do possivel, a segurança dos comboios em marcha e dos viajantes que elles transportam.

Os apparelhos de segurança podem dividir-se em 3 categorias.

1.^o Aquelles que fallam exclusivamente aos comboios, taes como o disco vermelho de paragem, colocado a uma certa distancia da gare, o signal quadrado, vermelho ou multicolor, lanternas e bandeiras de diversas cores etc.

2.^o Os que se dirigem ao mesmo tempo aos comboios e aos empregados das gares e da via, taes como o semaphoro, devido aos trabalhos de MM. Tesse, Lartigue, Digné, Forest, Mors, Sartiaux e outros;

3.^o Aquelles que fallam unicamente aos empregados das gares e dos postos intermediarios, taes como o apparelho Tyer e as sinetas allemãs.

O semaphoro Tesse e semelhantes, e o apparelho Tyer constituem o *Block-System*, isto é, permitem impossibilitar a circulação simultanea de dois comboios na mesma secção ou seja entre duas gares ou dois postos consecutivos.

Não teremos de nos ocupar aqui dos signaes que fallam exclusivamente aos comboios (1.^a categoria); fallaremos sómente dos que constituem o *Block-System*, e das sinetas allemãs, isto é dos que estão comprehendidos na 2.^a e 3.^a categorias.

Semaphoro Tesse-Lartigue et C.^{ie} applicado nas rôdes das companhias do Norte, de Leste e d'Orleans

Este apparelho, colocado no exterior nas gares e postos intermediarios das linhas de via dupla, consiste em quatro braços em grelha, dos quaes dois grandes, vermelhos, e dois pequenos, amarellos, montados n'uma alta columna de ferro. Estes quatro braços são manobrados por um homem, por meio de quatro manivellas, collocadas na parte inferior da columna. Um dos grandes braços vermelhos e um dos pequenos braços amarellos cobrem a via ascendente; os dois outros a via descendente, (trata-se aqui de uma gare ou posto em plena via).

Quando os quatro braços estão abaixados, indicam que as duas vias estão livres; mas desde que um comboio larga do posto B, o homem encarregado da manobra do semaphoro faz levantar, por meio de uma das manivellas, o grande braço vermelho que fecha a via em que o comboio se introduziu; ao mesmo tempo o pequeno braço amarelo correspondente, do posto seguinte (C) no sentido da marcha do comboio, levanta-se por si mesmo e indica a este posto que o comboio vem sobre elle. Este signal, assim feito, quer dizer que a via está ocupada na secção BC. N'estas condições o posto B, não deve deixar partir nem passar um novo comboio antes que o posto C lhe tenha dado via livre. Este ultimo cobre a via antes de deixar partir o comboio, que lhe tinha sido expedido pelo posto B, e o posto D acha-se tambem, por esta manobra, prevenido da partida do comboio do posto C, em vendo levantarse o pequeno braço amarelo do seu semaphoro, correspondente á via ocupada pelo comboio.

Logo depois o posto C abaixa o pequeno braço amarelo; ao mesmo tempo cae o grande braço vermelho do posto B e a secção BC encontra-se assim livre entre estes dois postos.

Quando o braço grande do semaphoro está levantado, é sustido no ar por um iman, e o homem que o poe n'aquella posição, servindo-se da manivella, não pôde já abaixal-o; é preciso que uma corrente d'inducção,

produzida pelo abaixamento do pequeno braço amarello da estação seguinte, no sentido da marcha do comboio, obrigue o iman a largal-o. D'esta forma o homem que levantou o braço do seu posto já o não pode abaixar; é o posto seguinte, no sentido da marcha do comboio, que deve dar-lhe a via livre.

Os machinistas tem por dever respeitar os signaes do semaphoro: desde que avistam o grande braço vermelho levantado, devem parar immediatamente e não tornar a marchar antes do braço se abaixar.

Tal é, em substancia, o papel do semaphoro. Examinemos agora qual é a garantia de segurança que este apparelho nos dá.

Para que esta garantia seja seria, seriam necessarias trez condições principaes que não existem nem existirão nunca.

1.^o Infalibilidade do encarregado de o fazer funcionar.

2.^o Funcionamento certo do machinismo.

3.^o Visibilidade sufficiente do braço levantado.

Primeira condição.—Todo o homem está sujeito a acidentes naturaes: doenças, enganos, esquecimentos, distrações, etc. E' assim que as indicações do semaphoro dão muitas vezes logar á confusão e ao malentendido. O encarregado da manobra d'este apparelho engana-se com muita frequencia, involuntariamente, já se vê, por erro ou esquecimento, principalmente quando abre o posto precedente devendo deixal-o fechado. Este caso apresenta-se geralmente para os comboios que passam o posto sem parar; o encarregado pôde enganar-se e confundir o comboio ascendente com o descendente; e com tudo aquelle que julgava já ter passado ainda o não fez por vir atrazado ou achar-se avariado entre aquele posto e o precedente. Outras vezes o empregado fecha a via quando deveria deixal-a livre. Acontece tambem que adormece, e ao accordar, a sua primeira preocupação é olhar para o relogio e se vê que a hora regulamentar de passagem de comboio está chegada, julga que o trem já passou, e vae proteger o seu districto, desblocando o posto precedente, etc., etc. Todos estes erros e malentendidos podem occasionar, e infelizmente occasionam com demasiada frequencia, terríveis catastrophes. E' verdade que se um empregado percebe que se enganou, pode prevenir o seu visinho do engano por meio das campainhas electricas que ligam os dois pontos entre si, mas se o não percebe, o erro subsiste e pôde ter consequencias gravissimas.

Não demonstra esta precaucao das campainhas electricas, tomada pelos inventores, superabundantemente, que elles não teem confiança, nem no bom funcionamento do seu apparelho, nem no encarregado da manobra?

Segunda condição.—Não sofre duvida que o semaphoro é sujeito, como todos os apparelhos mecanicos, a desarranjos que podem dar logar a falsas indicações. O iman que mantem no ar os braços grandes pôde faltar, principalmente sob a influencia atmospherica, em tempo de trovoadas ou de neve. N'este caso os discos caem, e o empregado, julgando que o posto seguinte o desblocoou, deixará passar um segundo comboio que poderá occasionar uma catastrophe. E não é tudo: o machinismo da caixa *d'enclenchement* é muito complicado, desarranja-se bastantes vezes, e constantemente empregados especiaes teem de percorrer as linhas para fazer frequentes reparações nos semaphoros.

Terceira condição.—E' certo que o braço grande que indica a paragem dos comboios, quando está levantado, não dá sufficientemente na vista, e comprehende-se. Em logar de ser uma superficie cheia, este braço é uma comprida e estreita superficie perfurada, com aspecto d'uma grelha ou grade, que os machinistas confundem

muitas vezes com os ramos das arvores, sobretudo em tempo de nevoeiro ou de chuva. Este inconveniente já tem tido consequencias funestas: varios comboios passaram o semaphoro sem repararem n'elle e foram escangalhar-se, ora sobre outro em plena via, ora sobre um que manobra no posto seguinte.

Em resumo: o semaphoro é, a nosso vêr, um apparelho que não apresenta senão completamente insuficientes garantias de segurança.

(Continúa.)

Grande companhia de vinhos

Se, á primeira vista, parece que vamos ocupar-nos de interesses alheios á índole d'este jornal, o que é certo é que se trata de um assumpto importantissimo para todas as conveniencias geraes, porque, como diz um dos economistas modernos mais considerados na sociedade, todos os interesses são harmonicos.

Por esta razão, acompanhamos sempre, com o maior interesse, tudo quanto signifique um grau de aperfeiçoamento ou um passo adiante, e bem pode considerar-se como tal o assumpto ao qual dedicamos hoje a nossa attenção.

Vamos ocupar-nos da «Grande Companhia de Vinhos» formada no Rio de Janeiro por iniciativa dos nossos amigos Cunha Porto, Irmãos, negociantes da nossa praça, o que representa, a nosso vêr, um facto pelo qual devemos lisongear-nos todos.

O estabelecimento d'esta companhia, á qual se alliaram homens de maior importancia, como são os srs. conde de Alto Mearim, conselheiros Cândido Luiz Maria d'Oliveira, Carlos Affonso d'Assis Figueiredo, Henrique Chaves, director e proprietario da *Gazeta de Notícias* e outros não menos conhecidos nos centros financeiros do Brazil, assim como, o favoravel acolhimento que teve e o exito crescente que tem obtido a subscrição das accões, desde o primeiro momento, tudo isto são hoje factos do dominio publico, entre nós, devido principalmente ao justo interesse com que todos os jornaes de Lisboa se têm ocupado da companhia desde que tiveram conhecimento d'ella.

Mas, quando se trata de verdadeiros progressos, de factos, cujos beneficios devem interessar o paiz, nunca serão demasiados os elogios que se façam sobre o assumpto, principalmente se, como no caso presente, servem para demonstrar as vantagens que oferece aos seus accionistas uma grande companhia que vem concorrer, ao mesmo tempo, para levar aos espíritos pusilanimes, a convicção de que ainda ha forças activas no paiz, as quaes, bem aproveitadas podem produzir uma reacção efficaz no nosso estado economico, collocando-nos n'uma situação mais desafogada.

Com esse efeito, a nova companhia propõe-se aperfeiçoar a preparação dos nossos vinhos, promover o desenvolvimento da producção e obter a mais vantajosa collocação do producto, acreditando-o nos mercados do consumo.

Para este fim, pensa não só adoptar os processos seguidos nos outros paizes, mas ao mesmo tempo conservar sempre nos vinhos portuguezes, superiormente trabalhados, todo o seu caracter nacional e a genuinidade dos seus typos.

Por isto se vê que a empreza, se por um lado, atende aos seus interesses, valorizando o producto, concorre igualmente para que os nossos vinhos adquiram em toda a parte a grande acceptação, procura e consumo a que a sua superioridade lhes dá todo o direito.

D'este proceder deve necessariamente resultar um renascimento á nossa industria vinicola.

O estado de desanimo, em que hoje se encontra, é apenas uma consequencia logica do estacionamento em que nos temos conservado até agora, aferrados á rotina, empregando sempre os antigos e imperfeitos meios de laboração, o que importa nada menos que desconhecer a lei imperiosa do progresso que exige o constante aperfeiçoamento das cousas.

De tal modo ficariamos sempre atrazados e fóra de concurso, o que quer dizer: os nossos vinhos iriam perdendo o seu credito, cada vez mais, e por conseguinte cada vez mais definindo a industria.

Felizmente, vem a companhia despertal-a do seu lethargo e esperamos que muito breve serão patentes os resultados do seu generoso empenho.

Nenhuma empreza tem nascido ainda, em melhores condições, que esta, nem em momento mais opportuno.

Esta se apresenta sob o duplo caracter de uma companhia que vem satisfazer uma necessidade publica, geralmente sentida, e ao mesmo tempo offerece a occasião dos mais pingues resultados aos que buscam collocação segura para os seus capitaes.

A companhia comprará os vinhos nos proprios centros de producção e até adquirir á propriedades vinicolas para explorar por sua conta; dará o valor maximo ao genero por meio dos processos de preparação que vae empregar, fará por sua conta o transporte da mercadoria, desenvolvendo tambem assim a navegação, por meio de vapores proprios, fretados, abrirá novos mercados nos paizes em que considere vantajosa a collocação dos nossos vinhos, abrirá depositos convenientemente preparados para melhor conservação dos vinhos nos logares de importação e além das transacções de conta propria, encarrega-se tambem da venda á consignação dos vinhos que queiram remetter-lhe as pessoas estranhas á companhia, sempre que o genero esteja perfeitamente preparado.

Como se vê, a companhia tem o mais vasto campo de operações e está disposta a trabalhar n'uma escala tão desenvolvida e sob um plano tão bem combinado, que não é de estranhar o favor publico com que foi acolhida a subscricção no Rio de Janeiro e nas principaes capitaes dos outros estados da republica brasileira, que maiores relações teem connosco.

O capital são 10:000 contos, moeda brazileira, dividido em 50:000 accções de 200:000 reis, cada uma.

A subscricção tem o pagamento immediato de 30 %, conforme a lei brazileira, e as seguintes prestações são de 10 % com intervallos nunca menores de 60 dias, mas no primeiro anno, alem dos 30 % da entrada não é de esperar senão outra chamada de 10 % ou a totalidade de 40 %.

E, já que démos todas estas indicações, devemos tambem dizer que a subscricção se acha aberta em Lisboa, no Banco Portuguez e Brazileiro, o que muito recomendamos aos nossos capitalistas e particularmente aos nossos vinicultores, os principaes interessados no bom exito de tão momentosa empreza.

Tarifas especiaes

Applicaveis na linha da Beira Baixa

Como promettemos no nosso ultimo numero vamos dar os preços que, pelas tarifas applicaveis, correspondem ás diversas mercadorias no percurso da linha da

Beira Baixa e ainda nas de Leste e Norte, para as principaes estações.

Esta tabella de preços serve para a resposta a muitas das perguntas com que os nossos assignantes nos honraram, em consequencia da nossa circular em que lhes offerecemos os nossos serviços n'esse sentido.

Para se obter o preço entre qualquer estação da Beira Baixa e as de Lisboa, Santarem, Coimbra, Figueira, Aveiro ou Porto, basta sommar os preços da 1.^a parte do quadro, até Abrantes, com os desde Abrantes, na 2.^a parte do mesmo quadro.

Em quanto ás mercadorias que entram na classificação da mesma tarifa não podemos detalhal-as aqui porque são numerosas. Alem d'isso a todos os nossos novos assignantes já as enviamos, e quanto aos antigos poderão consultar as que distribuimos com o nosso numero 42, de 1889.

Preços por 1:000 kilogrammas

Das estações abaixo indicadas a Abrantes ou vice-versa	Series da tarifa 1					
	1. ^a Réis	2. ^a Réis	3. ^a Réis	4. ^a Réis	5. ^a Réis	6. ^a Réis
Alferrarede	300	260	240	190	150	130
Mouriscas	450	390	360	285	225	195
Alveja Ortiga	600	520	480	380	300	260
Belver	900	780	720	570	450	390
Barca da Amieira	1\$215	1\$080	990	675	585	450
Fratel	1\$620	1\$440	1\$320	900	780	600
Rodam	1\$755	1\$560	1\$430	975	845	650
Sarnadas	2\$160	1\$920	1\$760	1\$200	1\$040	800
Castello Branco	2\$565	2\$280	2\$000	1\$425	1\$235	950
Alcains	2\$860	2\$530	2\$200	1\$500	1\$320	1\$000
Lardosa	2\$990	2\$645	2\$300	1\$500	1\$380	1\$035
Castello Novo	3\$250	2\$875	2\$500	1\$625	1\$500	1\$125
Alpedrinha	3\$380	2\$990	2\$600	1\$690	1\$560	1\$170
Valle de Prazeres	3\$510	3\$105	2\$700	1\$755	1\$620	1\$215
Fatella Penamacor	3\$640	3\$220	2\$800	1\$820	1\$680	1\$260
Alcaide	3\$770	3\$335	2\$900	1\$885	1\$740	1\$305
Fundão	3\$900	3\$450	3\$000	1\$950	1\$800	1\$350
Alcaria	4\$160	3\$680	3\$200	2\$080	1\$920	1\$440
Tortozendo	4\$290	3\$795	3\$300	2\$145	1\$980	1\$485
Covilhã	4\$420	3\$910	3\$400	2\$210	2\$040	1\$530
Santarem	1\$755	1\$560	1\$430	975	845	650
Lisboa	3\$510	3\$105	2\$700	1\$755	1\$620	1\$215
Coimbra ou Figueira	3\$770	3\$335	2\$900	1\$885	1\$740	1\$305
Aveiro	5\$200	4\$600	4\$000	2\$600	2\$400	1\$800
Porto	6\$240	5\$720	4\$000	3\$120	2\$600	2\$080

A estes preços, sommados os da 1.^a com os da 2.^a parte, juntar-se-hão 400 réis, despezas accessorias, e ter-se-ha o preço por tonelada, ou só 200 réis, quando a expedição complete um wagon e as operaçōes de carga e descarga sejam feitas de conta do expedidor e do consignatario.

Para demonstrar aos menos praticos aquella operaçōe, daremos um

Exemplo:

2:500 kilogrammas de castanha, do Fundão para Lisboa.

A castanha corresponde, pela tarifa n.^o 1 e para as expedições superiores a 500 kilos mas que não chegam a wagon completo (8:000 kilos), a 4.^a serie da tarifa n.^o 1.

Temos pois que 1:000 kilogrammas da 4.^a serie, do Fundão a Abrantes custam...

De Abrantes a Lisboa (mesma columnna)...

Despezas accessorias.....

1\$950

1\$755

400

Total por 1:000 kilos

4\$105

2:500 kilos custarão.....	10 ⁰ 262
Guia, sello e arredondamento.....	88
Total geral, réis.....	10 ⁰ 350

Seguiremos o mesmo processo com a tarifa n.^o 2 aplicável unicamente a líquidos.

Preços por 1:000 kilogrammas

Das estações abaixo indicadas a Abrantes ou vice-versa	Vinho e vinagre	Aguardente e azeite	Bebidas em caixas ou barris duplos	Bebidas fermenta- das e refrigeran- tes
Alferrarede	159	182	182	182
Mouriscas.....	371	424	424	300
Alveja Ortiga.....	400	500	500	300
Belver	560	700	700	420
Barca da Amieira.....	820	1 ⁵ 025	1 ⁵ 025	615
Fratel.....	1 ⁵ 160	1 ⁵ 450	1 ⁵ 450	870
Rodam	1 ⁵ 280	1 ⁵ 600	1 ⁵ 600	960
Sarnadas.....	1 ⁵ 600	2 ⁵ 000	2 ⁵ 000	1 ⁵ 200
Castello Branco.....	1 ⁵ 880	2 ⁵ 350	2 ⁵ 350	1 ⁵ 410
Alcains	2 ⁵ 000	2 ⁵ 500	2 ⁵ 675	1 ⁵ 605
Lardosa.....	2 ⁵ 070	2 ⁵ 530	2 ⁵ 875	1 ⁵ 725
Castello Novo.....	2 ⁵ 250	2 ⁵ 750	3 ⁵ 125	1 ⁵ 875
Alpedrinha.....	2 ⁵ 322	2 ⁵ 838	3 ⁵ 225	1 ⁵ 935
Valle de Prazeres.....	2 ⁵ 394	2 ⁵ 926	3 ⁵ 325	1 ⁵ 995
Fatella-Penamacôr.....	2 ⁵ 502	3 ⁵ 058	3 ⁵ 475	2 ⁵ 085
Alcaide	2 ⁵ 574	3 ⁵ 146	3 ⁵ 575	2 ⁵ 145
Fundão	2 ⁵ 664	3 ⁵ 256	3 ⁵ 700	2 ⁵ 220
Alcaria.....	2 ⁵ 808	3 ⁵ 432	3 ⁵ 000	2 ⁵ 340
Tortozendo	2 ⁵ 898	3 ⁵ 542	4 ⁵ 025	2 ⁵ 415
Covilhã ..	2 ⁵ 988	3 ⁵ 652	4 ⁵ 150	2 ⁵ 490
Santarem	1 ⁵ 220	1 ⁵ 525	1 ⁵ 525	915
Lisboa.....	2 ⁵ 160	2 ⁵ 700	3 ⁵ 375	2 ⁵ 025
Coimbra.....	2 ⁵ 476	3 ⁵ 124	3 ⁵ 550	2 ⁵ 130
Figueira.....	2 ⁵ 512	3 ⁵ 168	3 ⁵ 600	2 ⁵ 160
Aveiro.....	3 ⁵ 528	4 ⁵ 312	4 ⁵ 900	2 ⁵ 940
Porto.....	4 ⁵ 144	5 ⁵ 180	6 ⁵ 475	3 ⁵ 885

Da mesma forma, se quizermos saber o preço de 700 kilos de vinho de Fatella-Penamacôr ao Porto, sommaremos

Fatella a Abrantes.....	2 ⁵ 502
Abrantes a Porto.....	4 ⁵ 144
Despezas accessorias.....	400
Total por 1:000 kilos.....	7 ⁵ 046
Correspondendo aos 700 kilos.....	4 ⁵ 932
Guia, sello e arredondamento.....	88
Total geral	5 ⁵ 020

Em quanto ás tarifas n.^o 4 e 6 não são de tão vulgar applicação, pelo que julgamos desnecessário dar eguaes detalhes.

CONSULTAS DE ASSIGNANTES

Tem sido activissima a correspondencia que temos tido que trocar com um grande numero de novos assignantes, sobre preços e condições dos seus transportes, especialmente na linha da Beira Baixa.

Apesar do enorme trabalho que isso nos origina não nos arredemos da offerta que aqui fizemos, e de novo confirmamos, de prestar todos os esclarecimentos, gratuitamente, que nos sejam pedidos sobre estes assumptos, mas, repetimos, **isto só para os nossos assignantes**.

Aos que nos pediram resposta pelo jornal, e não em carta, como a todos temos feito, vamos dar-lh'a aqui, sob signaes convencionaes que definem cada um.

Madeiras — Rodam — Sim Sr; pôde obter o genero que deseja na casa J. Lino, muito séria. Em quanto a transporte custa

até Abrantes 2⁵100 réis por tonelada e d'ahi a Rodam 1⁵894 réis Total, uns 4⁵000 réis por 1:000 kilos.

A. J. F. — Tortozendo. — Na noticia d'este numero sobre tarifas tem os preços dos vinhos. Se quiser para mais algum ponto, nada nos incomoda indicar-lh'os.

J. J. S. — Guarda. — V. Ex.^a é exigente de mais. Pelo que sucede comosco calculamos o que terá sofrido a direcção da Beira Alta, á qual V. Ex.^a nem ninguem, pôde impôr a sua vontade. Quer uma tarifa especial para 15 toneladas por anno?

Os termos da sua carta fizeram-nos suspender o envio do seu recibo para o correio. Offereçemos-lhe este numero e ainda ficamos de lucro... porque pouparamos o tempo e as estampilhas a responder lhe.

Sanatorium. — Covilhã — Ah! se o ascensor se fizesse! Para que batê V. Ex.^a a uma porta tão longe? Tem ahi o sr. conde do Refugio que é o concessionario, e que, com a sua proverbial amabilidade, lhe dará todos os esclarecimentos.

A sua idéa já a tivemos; mas que quer? Onde obter agora dinheiro e onde achar receita garantida? O nosso paiz ainda não é para tão grandes coisas.

Pergunte o que quiser. Dá gosto lel-o e responder lhe, tão entusiasta o vemos pela sua bella terra!

Sem divisa. — Já se vê que pôde, e talvez seja um bom negocio.

A Inglaterra e a França consomem muita castanha. Talvez a nossa, de Marvão, servisse para os conhecidos *marrons glaces*. Se precisar de indicação a quem se deve dirigir, podemos dar-lh'a, quando nos disser de onde nos escreve, o que não sabemos.

Tarifa da linha de Cascaes

Vae ser posta brevemente em vigor n'esta linha uma nova tarifa de passageiros e grande velocidade.

Os preços dos bilhetes desde Lisboa—Central do Rocio e entre todas as estações, obedecem a bases perfeitamente rasoaveis custando por exemplo, para as estações da Junqueira a Algés, 120 réis em 1.^a, 100 cm 2.^a e 70 em 3.^a

Das estações d'Algés a Cascaes o preço é feito de estação a estação, sendo 40 réis em 1.^a classe, 30 réis em 2.^a e 20 réis em 3.^a

Daremos todos os esclarecimentos e a tarifa, quando se publicar.

Distincção merecida

O sr. engenheiro Justino Teixeira, director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, recebeu a comenda de Aviz.

Felicitamos o agraciado e o ministro que mais uma vez distinguiu os serviços prestados por tão distinto funcionario, como este nosso estimado amigo e collaborador.

Casas de ferro da "Société Forges d'Aiseau,"

Convidados, com outros collegas, pelo estimavel representante d'aquelle sociedade belga, o sr. Adolpho Seghers, para visitarmos a nova construcção de ferro levantada no Aterro da Boa-Vista, fômos ali no dia 5 do corrente ás 2 horas da tarde.

A hora não era indiferente como poderá parecer. O sr. Seghers escolhera para a visita a força do calor para que os visitantes podessem apreciar praticamente como o sistema de construcção em chapa de ferro galvanizado, empregado pela *Société Forges d'Aiseau* conserva o interior do edificio na mais agradavel temperatura embora ella seja, cá fóra, a mais elevada.

Já em nosso numero 89, de 1 de setembro, demos minuciosa descripción d'estas construcções, o que nos proíbe repetil'a.

Hoje podemos accrescentar que a impressão que nos deixou aquella visita foi a mais lisongeira para a sociedade constructora.

O edificio construido como *specimen* do sistema é elegante, perfeitamente artistico no seu delineamento. Consta de pavimento terreo, com trez compartimentos para arrecadações e 1.º andar, com 5 divisões.

Ao centro um elegante salão ladeado por quatro quartos um dos quaes está preparado para casa de banho.

Corre-lhe em volta uma varanda de 2^m,34 de largura, coberta por um alpendre que a abriga e ao corpo do edificio, dos raios solares.

Este tipo de casas, especialmente creado para os paizes tropicaes, tem sido empregado, em construccões da mesma sociedade mais ou menos espacosas e de muito variados desenhos, na America, na Africa em habitações, armazens, escolas, egrejas, prisões, etc., e tão vantajosa é a sua adopção que o nosso estimado collaborador, o sr. conselheiro Antonio José d'Araujo, quando ultimamente esteve na Belgica, visitou a fabrica por indicação do sr. Machado, governador de Moçambique, e tanto reconheceu de utilidade a construccão d'estes edificios nas nossas possessões que trouxe desenhos e projectos orçados em cerca de 600 contos de reis.

Varios africanistas e alguns missionarios que visitaram o edificio vimos tambem elogiar muitissimo o genero de construccão e os cuidados empregados na disposição do edificio em todas as suas partes, para que inteiramente satisfaça, como satisfaz, ao fim a que se destina.

Depois da visita o intelligente representante da sociedade, offereceu aos seus convidados um copo de Champagne com que se fizeram affectuosos brindes á Sociedade d'Aiseau, aos srs. Seghers e Mahoni, imprensa, etc.

encanamentos é, alem do gasto inutil de combustivel que occasiona, muito prejudicial ao bom funcionamento das machinas, estragando os cylindros, embolos etc. principalmente quando acidulada e impura.

Entre os numerosos apparelos inventados para secar o vapor, livrando-o da agua arrastada, destaca-se vantajosamente o apparelo «Ehlers» por ocupar muito pouco espaço, dispensar conservação e preencher completamente o fim que se tem em vista, produzindo o vapor perfeitamente secco.

A figura supra explica a construccão do apparelo, sendo o seu modo de功用 o seguinte:

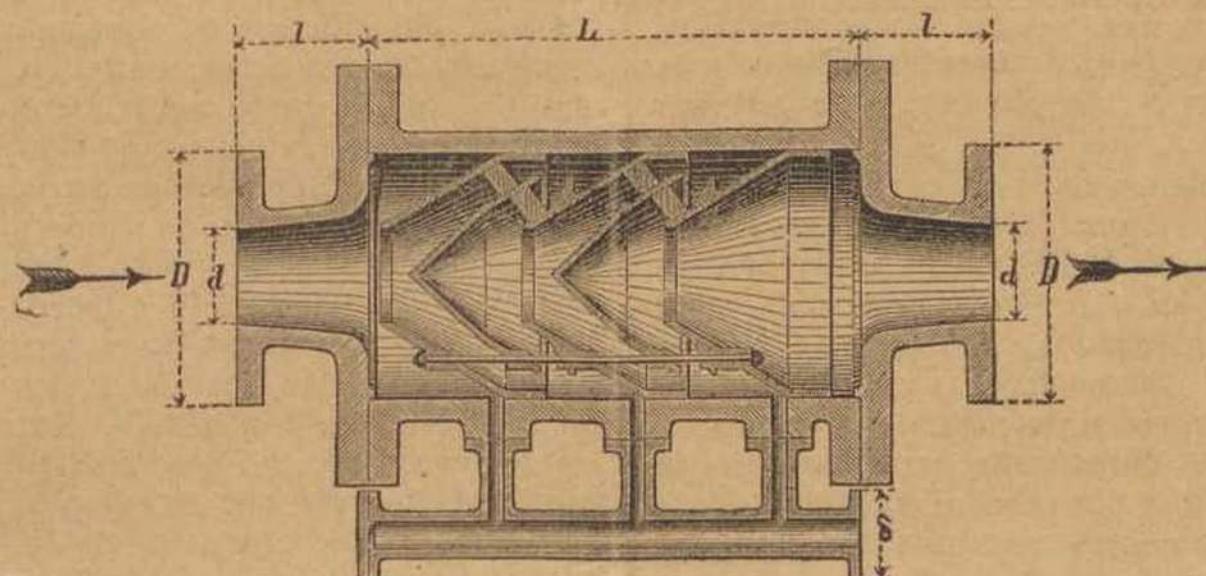
Consiste o apparelo em um cylindro, que contem um certo numero de cónes e troncos de cónice, cujo espaço intermediario deve ser percorrido pelo vapor antes de deixar o apparelo; durante este trajecto, encontrando uma serie de obstaculos que o obrigam a mudar continuadamente de direcção, o vapor expelle a agua que continha em suspensão, depositando-a nas paredes do apparelo. A agua assim expellida é conduzida á caldeira ou para um syphão.

O vapor penetra no apparelo pelo orificio D, no sentido indicado pela flecha.

O apparelo «Ehlers» pôde trabalhar com a mesma perfeição tanto em posição horizontal á caldeira como vertical, devendo porém n'este caso passar o vapor em sentido inverso ao indicado acima para que a agua condensada não se accumule nos cónes.

A sua collocação deve ser feita entre a caldeira e a valvula; no caso porém de ser intercalado no encanamento geral é necessaria a existencia de um syphão, assim de dar saída á agua condensada.

As dimensões e pesos d'estes apparelos, em milímetros, são as seguintes, sendo portanto, applicaveis a machinas de todas as forças:



Apparelo Ehlers para seccar o vapor

Mais de uma vez nos temos ocupado dos productos da fabrica Walther & C.º, em Kalk perto de Colonia sobre o Rheno, a propósito das suas caldeiras multitudinárias inexplosivas.

Hoje apresentamos a gravura e vamos dar uns traços descriptivos de um apparelo, especialidade d'esta casa, de uma grande utilidade para a conservação das machinas de vapor.

Como é sabido a agua arrastada pelo vapor ao sahir da caldeira, ou a que se produz pela condensação nos

	d	D	d	L	l	Peso approximad Kilos
	25	110	46 × 86	175	85	7
	40	150	160	230	155	62
	50	160	160	315	155	100
	65	185	160	315	170	110
	80	200	160	427	170	157
	100	230	160	512	170	220
	125	260	160	512	180	225
	150	290	160	600	180	335
	180	325	160	680	180	434
Diametro interno da embocadura	200 — 210	350	160	810	180	550
	235	380	160	980	180	722
	260	400	160	980	180	740
	300	450	185	1115	200	1406
	375	550	185	1300	225	1800
	400	575	185	1300	225	1870

Estudo sobre a exploração de caminhos de ferro

Carruagens e Wagons

(CONTINUAÇÃO)

Com efeito isto tem bastante influencia na questão de economia de transportes, por isso o engenheiro deve rá, em primeiro lugar, avaliar bem as condições essenciais do tráfego local a servir, a natureza das mercadorias a transportar, os costumes e exigencias da população que é atraída a precorrer a via de circulação, tomando em especial attenção a situação topographica da sua linha e as relações que, no futuro, se possam estabelecer com outras já exploradas.

Como homem prudente e defensor dos interesses que lhe são confiados, deve esforçar-se por se approximar, quanto possível dos typos de material que lhe pareçam melhores, procurando sempre introduzir-lhes todos os melhoramentos que a experiência indique como duradouros e que não occasionem modificações muito sensíveis no conjunto do material.

Numa palavra, o engenheiro, não se esquecerá nunca, nos seus estudos, de que é necessário reduzir o mais possível, o peso do veículo em proporção com o dos materiais que esse veículo possa transportar ou com o numero de passageiros que comporte, sem, por este motivo, comprometter a solidez e, quando sejam carruagens, sem alterar as condições, commodidade e elegancia que o passageiro n'ellas gosta de encontrar.

Dividiremos os veículos, segundo a sua applicação em duas grandes cathegorias. Na primeira comprehendem-se as *carruagens para passageiros*, e na segunda, os *wagons de mercadorias*.

Largos annos de experiencias, permittiram estabelecer como principio, que o publico que viája, na Europa pôde ser dividido em trez classes, a que correspondem tres typos de carruagens, designadas pelos nomes de *carruagens de primeira, de segunda e de terceira classe*.

Alem de que, ellas podem tambem pertencer a dois sistemas diferentes: o *sistema inglez* empregado em Inglaterra, França, Belgica, Italia, e em muitas partes da Alemanha e da Suissa, e o *sistema americano*, que se encontra nos Estados Unidos da America e na Europa, em uma parte da Alemanha e da Suissa; cada um d'elles possue vantagens e desfeitos.

Os wagons ingleses, descansam geralmente sobre quatro rodas, são divididos por paredes transversaes em trez ou quatro compartimentos para quatro, oito ou dez lugares cada um, independentes uns dos outros e comunicando com o exterior por duas portas lateraes.

Nos wagons americanos, muito maiores do que os primeiros, e assentes sobre oito rodas reunidas quatro a quatro em dois wagonettes articulados para facilitar a passagem nas curvas, a entrada e a sahida effectuam-se pelas duas extremidades do veículo, que é atravessado d'un lado ao outro por um corredor longitudinal por onde se estabelece a livre circulação do pessoal de serviço e dos passageiros.

Nos primeiros, o passageiro, uma vez sentado no seu lugar, pôde seguir tranquillamente a sua viagem, sem ser importunado por um vae-vem contínuo; esta vantagem torna-se ainda de maior importancia nos trajectos mais longos, durante os quaes é necessário passar a noite em comboio. A dificuldade porem de entrada e sahida em todos os locaes de paragem, a impossibilidade de, durante todo o percurso, sahir do mesmo sitio, de um compartimento para outro, de poder comunicar,

em caso de necessidade, com os empregados do comboio, são outros tantos inconvenientes inherentes a este sistema de divisões de carruagens, aos quaes se pôde ainda juntar a pessima disposição dos estribos, que torna o accesso difficult, perigoso algumas vezes, até mesmo para as pessoas mais ageis, e finalmente o inconveniente das portas lateraes praticadas parallelamente á via, e que podem dar logar a accidentes, se por qualquer descuido, se abrem durante a marcha do comboio.

Sob o ponto de vista da organisação do comboio, este sistema de carruagens, cujas dimensões e peso são relativamente insignificantes, oferece grandes vantagens, sobretudo quando se trata, em uma estação de passagem, de juntar algumas carruagens ao comboio.

A ausencia da comunicação entre os compartimentos e os diferentes wagons torna o serviço de revisão e de comunicação entre os diversos empregados, difficulto e as mais das vezes impossivel. Sómente quando as obras de arte da linha o permittem, é que se pôde estabelecer nos comboios uma comunicação exterior, prolongando os estribos para cada extremidade. Todavia, mesmo que esta disposição podesse ser adoptada em todas as linhas, ella seria inconveniente, porque exponeria a um perigo constante o pessoal encarregado d'aquelle serviço.

As administrações de caminhos de ferro, desejando pôr os seus empregados ao abrigo dos sinistros, responder às reclamações da opinião publica e acalmar as apprehensões exaltadas, devidas ás ultimas desgraças d'este genero e atribuidas á impossibilidade de comunicação entre o publico e o pessoal do comboio, têm experimentado, nos ultimos tempos, muitos systemas de comunicação, e a questão ainda não está definitivamente resolvida: fazem-se opposições importantes ao emprego do sistema inglez.

Um outro inconveniente inherente a este sistema, consistiu na difficultade de se estabelecer, no inverno passado, um processo de aquecimento economico. Até agora as administrações, sobretudo em França, restringiram a applicação do aquecimento ás carruagens de primeira e segunda classe, quando é certo que elle seria de extrema utilidade nas carruagens de 3.^a classe, nas quaes em resultado da simplicidade de construção o passageiro em geral, pouco prevenido para o frio, fica exposto aos rigores da estação.

Pelo sistema inglez têm-se construído tambem carruagens ordinarias, em condições de poderem garantir a estabilidade do veículo, por meio de trez eixos, e evitar um sinistro, no caso de ruptura de um d'elles. A experiência provou que esta disposição multiplica as probabilidades de ruptura dos eixos, produzindo reacções muito mais fortes nas passagens das curvas. Como este augmento de dimensões não representa uma vantagem sob varios pontos de vista, não deve este sistema, que ainda se encontra adoptado em muitas linhas, ser imitado.

Na Alemanha, onde em um grande numero de linhas elle estava adoptado, começa a ser preferido outra vez, o das carruagens de quatro rodas, visto que estas apresentam, sob as de trez eixos, as seguintes vantagens:

1.^a Peso menor, e por conseguinte, maior facilidade nas manobras da gare, e juncção aos comboios, de carruagens supplementares nas estações de transito.

2.^a Diminuição das dimensões das placas giratorias, carangueijas, e cocheiras de carruagens.

3.^a Maior segurança, proveniente do augmento da carga e da sua conveniente distribuição pelos eixos.

4.^a Diminuição de resistencia e augmento de segurança na passagem das curvas e mudanças de vias, nas estações.

5.^o Melhor emprego de logares offerecidos quando o movimento é pequeno, ou quando, só por causa d'alguns passageiros, se torna necessário juntar uma carruagem.

(Continúa).

Albert Urban.

COMMERCIO PORTUGUEZ

RESUMO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS,
INCLUINDO O DO OIRO E PRATA EM BARRA E EM MOEDA DE
JANEIRO A MAIO DE 1890 E 1891

(Valores em mil réis)

Importação para consumo

	1890	1891
Animaes e seus productos.....	1.214:602	1.074:611
Lã e pellos.....	870:731	822:892
Seda	571:526	519:399
Algodão	1.495:546	1.433:449
Linho e seus congeneres.....	330:256	292:185
Madeira	466:188	336:288
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc	1.677:269	1.690:783
Metaes	1.281:047	1.268:977
Substâncias alimenticias.....	4.879:688	5.222:951
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	1.392:013	1.147:391
Diversas substâncias e productos.....	494:153	465:849
Manufacturas diversas.....	965:208	1.409:560
Mercadorias livres de direitos.....	2.828:835	2.716:815
Taras	31:113	42:190
Somma	18.498:175	18.452:340
Oiro e prata em barra e em moeda	2.800:895	3.781:397
Total	21.299:070	22.233:737

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes e seus productos.....	108:706	93:591
Lã e pellos.....	81:203	89:520
Seda	4.952	5:517
Algodão	61:829	40:193
Linho e seus congeneres	8:992	9:351
Madeira	54:596	68:442
Substâncias mineraes, vidro, crystal etc	146:024	162:024
Metaes	74:660	91:081
Substâncias alimenticias	5.709:313	5.541:213
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	52:774	65:546
Diversas substâncias e productos.....	1.124:024	1.062:702
Manufacturas diversas.....	100:806	91:596
Mercadorias livres de direitos.....	1.205:347	935:859
Somma	8.833:216	8.256:635
Oiro e prata em barra e em moeda	2.734:262	8.504:722
Total	11.567.478	16.761:357

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias .	Reexportação	3.557:754	3.407:368
	Transito	1.102:170	970:591
	Somma	4.659:924	4.377:959
Ouro e prata em barra e em moeda	Reexportação	-	90:000
	Transito	675:000	450:000
	Somma	675:000	540:000
Total		5.334:924	4.917:959

Congresso de Caminhos de Ferro

Em virtude do falecimento de M. Albert Fassiaux, presidente do Congresso de Caminhos de Ferro, os membros delegados d'esta comissão internacional elegeram para o substituir Mr. Belpaire, administrador dos caminhos de ferro do Estado Belga.

Tanto pela sua edade, como pelo seu muito valor como engenheiro de material e tracção, Mr. Belpaire, estava naturalmente indicado para o cargo de presidente do Congresso.

Entre collegas

(Por absoluta falta de espaço, fômos forçados a retinar, á ultima hora, esta secção, do nosso numero passado).

Sobre a parte, do nosso artigo em que nos referimos á falta de recepção feita á imprensa de Lisboa pela de Castello Branco explica o *Correio da Beira*:

«Não visitámos todos os nossos collegas de Lisboa, não só porque as nossas ocupações da occasião não nol-o permittiram, mas principalmente, porque ainda hoje ignoramos as casas, onde se hospedaram muitos d'elles.

«A imprensa d'esta cidade não se preveniu para receber os seus collegas, visto acharem-se installadas diversas commissões para tratar dos festejos.

«E, de resto, quanto a guiar os nossos estimaveis collegas, saímos Deus as dificuldades com que lutamos para que a seu turno nos guiassem aquelles a cargo de quem estava a organização dos festejos.

Transparece nos ultimos periodos uma susceptibilidade que muito respeitamos. Todavia o nosso reparo não podia ter melhor confirmação. Tiveram muito que fazer; estão desculpados.

«*La voie ferrée*»—Este nosso velho collega de Paris offerece-nos a troca da sua excellente folha, uma das mais interessantes, d'esta crusada jornalistica.

Escusado é dizer que acolhemos a sua proposta com todo o prazer e honra que nos dá.

Jornal da Noite.—Tambem começámos a receber a visita d'este antigo collega, hoje remoçado em corpo de redacção e em fino criterio nos seus escriptos, filiados na mais avançada fileira de escola liberal.

Felicitamo-nos por essa honra.

Continuamos a pedir aos collegas que nos honram transcrevendo artigos d'esta *Gazeta*, o obsequio de não esquecerem o nosso titulo, pondo como seu o que é nosso.

O *Correio da Noite* leva a amabilidade até nos reproduzir as emendas que fazemos aos nossos proprios erros! Na sua folha de 17 do mez findo sob a epigrafe «Lê-se um jornal que trata de caminhos de ferro» reproduz a nossa noticia sobre os apeadeiros da Beira Baixa, tendo a bondade de não lhe mutilar a parte em que corregiamos um erro de algarismos do nosso n.^o 87.

Já é favor...

Commercio da Guarda.—Este nosso collega com uma semcerimonia que muito admiramos, transcreve na integra o nosso artigo editorial do n.^o 89 amputando-lhe apenas dois periodos, mas não diz onde o foi buscar.

E' caso para se lhe dizer: *Ó da Guarda!*...

“*L'Industrie*”.—Os nossos estimaveis collegas de Bruxellas, *L'Ingénieur-Conseil*, *L'Industrie Moderne*, e *Industria*, fusionaram-se em uma só publicação de que apareceu o 1.^o numero em 4 do corrente sob o titulo *L'Industrie*.

A redacção d'este jornal ficou confiada a um *Comité* composto dos seguintes redactores:

PARTE INDUSTRIAL—E. Béde, engenheiro consultor e antigo professor da universidade de Liége;—Ch. Mourlon, engenheiro electricista;—Alb. Urban, engenheiro do caminho de ferro do Grande Central Belga, e auctor dos interessantes artigos «Estudo sobre a exploração de caminhos de ferro» que estamos publicando;—R. Lucion, doutor em sciencias.—Redactor em chefe: Mr. Jules Gernaert, engenheiro.—Secretario: M. Gregoire Le Roy.

PARTE JURIDICA—Redactor em chefe: Mr. Edmond Picard, advogado.—Secretario: Mr. Jules Borel, idem.

Desejamos longa vida ao nosso collega.

Freio de vacuo automatico

Segundo um bem elaborado diagramma da applicação dos principaes systemas de freios empregados em Inglaterra pelas diferentes companhias, o freio de vacuo automatico tem tido um desenvolvimento de applicações sempre crescente, especialmente nos ultimos 4 annos.

Em 1880 o numero de locomotivas e wagons provisitos dos diferentes freios era de 16:043 em 1891 esse numero eleva-se a 63:139.

A comparação dos numeros relativos a cada sistema de freio, n'esses dois annos demonstra bem a preferencia do de vacuo automatico:

Systemas:	1880	1891
Freio de vacuo automatico.....	966	35.919
Ar comprimido automatico.....	2.536	19.030
Vacuo não automatico.....	4.696	5.303
Clark & Webb.....	5.354	2.119
Ar comprimido não automatico.....	223	404
Outros systemas.....	2.268	364

Sem apreciar o aumento que se deu em cada um dos outros 3 systemas—ar comprimido automatico e não e vacuo não automatico — basta-nos ver que tendo-se o total de applicações multiplicado 4 vezes, o freio de vacuo automatico viu em 1891 aumentado o numero das suas applicações 37 vezes o que era dez annos antes.

Não carece de outra demonstração.



Arrematações

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 21 do corrente mez, serão abertas, perante a direcção dos referidos Caminhos de ferro, as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de canastras.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 13:000 réis, o qual será, posteriormente, elevado ao definitivo, 5% da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes, a quem fôr feita a adjudicação, depositos que se verificarão, aquelle na thesouraria dos mesmos caminhos de ferro e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção respectiva.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos caminhos de ferro, largo do Carmo, n.º 32 onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 31 do corrente serão abertas, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de quatro gruas de ferro fundido.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 10:000 réis posteriormente, elevado ao definitivo, 5% da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes, a quem fôr feita a adjudicação, depositos que se verificarão, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro e este na caixa geral de depositos á ordem da direcção respectiva.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos caminhos de ferro, largo do Carmo, n.º 32 onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 8 de outubro de 1891

O Director

(a) J. P. Tavares Trigueiros



Boletim financeiro

Lisboa, 15 de outubro.

A quinzena, que hoje finda, teve desusado movimento de publicações officiaes. Estando proxima a reabertura do parlamento e sendo urgente realizar algumas reformas, de ha muito reclamadas pela opinião e tacitamente promettidas pelo governo, vieram sucessivamente a lume as reformas do município de Lisboa, dos institutos industriaes e agricolás, das escolas militares e da pro-

vincia de Moçambique, todas elles proclamando a necessidade imperiosa de grandes economias e conseguindo effectivamente realisar importantes reduções nas despesas orçamentaes. Especialmente pelo ministerio das obras publicas, onde nas construções de estradas havia larga margem para economias, já suspendendo algumas menos urgentes, já desdobrando os prazos da construção e por consequencia dos pagamentos, conseguiu o ministro respectivo, com um desassombro e com uma energia, que realmente lhe fazem honra, realizar economias que já orçam por 3:000 contos de réis. Nas reformas coloniaes as economias anunciadas elevam-se a 700 contos, mas temos razão para as julgar ainda muito problemáticas, visto que a administração ultramarina tem muito de imprevisto, dependendo muito das circumstancias a variação das suas despesas, cujo limite se não pode decretar. No entanto, algumas economias se poderão fazer e bastante importantes, para fazer avolumar as que já conseguiu estabelecer a sollecitude do sr. ministro das obras publicas. Vê-se que a administração comprehende a gravidade das circumstancias e está provado que o paiz tem condições de solvabilidade e que são injustos os que malevolentemente insinuam e propagam o contrario.

*

A propaganda de descredito contra nós mantem-se inalteravel, sobretudo em Paris, sendo mais do que evidente que ella é unica e exclusivamente originada pela desgraçada questão dos caminhos de ferro. No dia em que se conseguir collocar n'uma situação normal a companhia dos caminhos de ferro portuguezes conciliando todos os legítimos interesses a ella ligados, abandonando expedientes, que só têm conseguido desacreditar-nos, n'esse dia a questão financeira portugueza mudará completamente. E é um erro grave, se não um crime de lesa patriotismo estar a deixar aggravar esta situação, que no estrangeiro é muito mais deprimente e humilhante do que aqui parece, e que generalisando o nosso descredito maiores dificuldades nos vae creando dia a dia. A temosia e algumas imprudencias de cá, e a má vontade e os ressentimentos de lá não são, nem podem ser, auxiliares e cooperadores apreciaveis para o restabelecimento do nosso credito, tanto mais quando á frente da oposição está um homem do tacto e da capacidade de mr. Leroy Beaulieu. Nos seus famosos artigos do *Economiste Français* vê-se que lhe não escapa o menor acto, a menor palavra do governo portuguez e que de tudo tira partido para a sua nefasta propaganda. A questão dos caminhos de ferro chegou a um periodo agudo, de que é preciso sahir, custe o que custar, porque a situação, como está, difficilmente se prolongará por muito tempo mais, sem sacrificio. No estrangeiro o abalo produzido pela propaganda é enorme, e nós precisamos a todo o transse desfazer as apprehensões que existem sobre a estabilidade das instituições e sobre a extensão e força dos recursos de Portugal. E se não as desfizermos breve, estaremos irremediavelmente perdidos.

*

Não se modifício sensivelmente o estado dos fundos portuguezes no estrangeiro, que se manteem oscillantes entre 37 e 38, parecendo comtudo certo que estas cotações não correspondem á verdadeira situação dos mercados, porque compradores teem havido que procurando obter papel pelas cotações indicadas, o não encontram á venda. Em Lisboa e Porto continua a ser muito procurado o dinheiro, não se tendo comtudo elevado o agio das libras além de 850 e 900 réis. O preço do *chéque* tem-se mantido inalteravelmente 44 e 44 1/8 e 44 3/4 sobre Londres e entre 643 e 645 sobre Paris. Começou o resgate das cedulas de bronze na Casa da Moeda mas a concorrência não tem sido extraordinaria, talvez por se ter espalhado para fóra de Lisboa o papel do typo da troca. De Leipzig ainda hontem chegou uma nova remessa de 757 contos em notas de 2\$500, de 1\$000 e de 500 réis. Tem continuado em grande escala a exportação de ouro para Londres tendo orçado n'esta quinzena por 450:000 libras sterlinas. A's alfandegas de Lisboa e Porto foi ordenado que se occultasse o valor d'estes despachos. No entretanto pelos boletins do *Money Market* do *Times* é facil organizar esta estatística, que tem importancia, e mal se comprehende como se queira sonegar ao publico os elementos para ella. O cambio do Brazil não tem subido, infelizmente, e as ultimas desordens no Rio de Janeiro, apesar de não terem importancia politica, não deixaram de se reflectir na Bolsa.

*

Na Bolsa de Lisboa fez-se pouco durante a quinzena e os preços das acções de bancos e companhias não tiveram modificacão sensivel. Tem-se vendido *inscrições assentamento* (s. c.) a 45,50; — *divida externa* 44,75; — *obrigações* 88 (4 p. c.) 17\$300 réis; — *obrigações* (4 1/2 p. c.) 57\$000 réis.

*

Para fechar, informaremos os nossos leitores de que, segundo as melhores informações, está concluído o projecto de reorganisação do Banco de Portugal e que é muito provável que ainda

este mes seja publicado, dizendo-se que o sr. ministro da fazenda liga grande importancia a esta reforma. Parece tambem que estao lancadas, nas melhores condicoes, as bases para a transformacao da parceria da Mala Real Portugueza n'uma sociedade anonyma de responsabilidade limitada. Tambem se tem fallado, com interesse, na organisação da Grande Companhia de Vinhos, do Brazil, cuja emissão official não foi ainda anunciada nas praças de Lisboa e Porto, sendo, porém, indubitavel que, quando o seja, appareca concorrencia, pois a opiniao está-se mostrando muito favoravel a esta iniciativa, que realmente deverá ser de uma grande utilidade para o commercio dos vinhos portuguezes. Transformou-

se tambem em companhia a parceria da *Empresa Nacional de Navegação para a África Occidental*. Esta empreza, que por muitos annos esteve só em campo, fazendo valer bem a sua posição excepcional, começa a ser incommodada pela concorrencia de uma nova linha de navegação estabelecida pela firma *Benchimol & Sobrinho* que já adquiriu quatro vapores para o seu serviço: — *Africano, Alice, Elisa e Invicta*. O commerco colonial lucra, porém, com esta concorrencia pela forcada baixa das tarifas e tabelas dos transportes.

J. F.

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

BOLSAS	TITULOS	1891 — OUTUBRO — DIAS														
		1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—	
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	27.000	—	—	—	—	—	27.500	—	27.500	—	27.500	27.000	27.000	—	
	» Ascensores mechanicos . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	» Nacional . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Paris	» Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61.000	—	
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	420	425	430	422,50	420	420	420	422,50	422,50	421	420	421	415	—	
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	418	420	425	425	—	420	—	—	—	—	90	90	—	—	
	» Norte de Espanha . . .	285	286,25	285	286,25	278,75	278,75	280	281,25	—	266	—	262	297	—	
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	273	270	271,25	270	265,75	260	258,75	262,50	—	—	—	—	—	—	
	» Andaluzes . . .	405	400	—	403,75	390	387,50	382,50	385	—	—	—	—	—	—	
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	460	465	480	478	475	472,75	470	475	473	460	463,75	465	—	—	
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	475	485	490	485	480	477,50	—	477,50	478	475	472	473	—	—	
	» Norte Espanha, 1.ª hypotheca . . .	379	387,50	387	386,50	386	387	387	386	—	—	—	—	—	—	
	» Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Londres . . .	» C.º da Beira Alta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	» Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Amsterd . . .	59	59	59,50	60,50	59,50	59,50	62	62	62	61	60,25	60,25	—	—	
Bruxellas . . .	» Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	55	55	55	58	58	58	58	—	

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Observações	
		1891			1890			Totaes		Diferença a favor de					
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1891	1890	1891	1890	1891	1890		
COMPANHIA REAL	de a			Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
	10 16	Setemb.	689	72.594:540	105:362	689	72.262:280	104:879	2.049.989:480	2.003.473:280	46.505:900	—	(1) Compre-		
Antiga rede e nova não garantida (1)	17 23	n	n	69.103:830	100:296	n	79.601:230	115:534	2.089.093:030	2.082.774:530	6.348:500	—	hende as li-		
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	nhas de Les-		
Nova rede garantida (2)	10 16	n	168	7.340:000	43:452	168	10.000:000	59:583	440.070:000	435.574:000	4.496:000	—	te e Norte e		
	17 23	n	n	6.613:000	39:375	n	6.750:000	40:489	446.685:000	442.324:000	4.361:000	—	ramaes de		
Sul e Sueste . . .	3 9	n	475	48.243:720	38:442	475	44.582:450	30:698	494.409:810	453.286:775	44.423:035	—	Caceres e		
	10 16	n	n	18.842:530	39:815	n	16.083:460	33:860	43.222:360	469.370:233	43.832:425	—	Coimbra e as		
Minho e Douro . . .	16 22	Julho	340	16.926:228	49:783	340	18.177:432	53:463	479.816:728	500.653:495	—	20.836:467	da nova rede		
	23 29	n	n	18.221:707	53:593	n	19.659:699	57:822	498.038:435	520.312:894	—	22.274:439	Cintra-Tor-		
Beira Alta . . .	27 2	Setemb.	253	6.967:515	27:593	253	8.425:739	33:303	214.554:477	236.442:397	—	23.234:444	res, ramal de		
	3 9	n	n	6.213:789	24:679	n	7.826:363	30:934	217.797:966	243.968:762	—	24.388:220	Cintura, ur-		
Nacional (Mirandella e Vizeu) . . .	10 16	n	n	7.226:699	28:564	n	9.049:258	35:649	225.024:665	252.988:020	—	26.470:796	bana e Cas-		
	27 2	n	105	1.442:890	43:724	55	687:000	42:490	44.970:444	22.500:990	49.409:424	—	27.963:355	caes.	
Guimarães . . .	6 12	Agosto	31	1.363:235	40:095	34	1.443:610	43:759	38.104:967	35.320:066	3.084:902	—	(2) Compre-		
	13 19	n	n	1.487:413	43:759	n	1.498:845	44:083	39.889:082	36.818:940	3.070:172	—	hende a linha		
Norte de Hespanha . . .	20 26	n	n	1.244:613	36:548	n	1.342:980	39:499	44.130:727	38.164:890	2.968:837	—	de Torres-Fi-		
	23 29	Setemb.	2803 P	4.675:482 P	597	2803 P	4.596:353	569	—	—	—	—	—	gueira e ra-	
Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	17 23	n	2672	918:889	343	2672	4.030:678	393	39.540:266	38.698:499	842:067	—	mal de Alfa-		
	24 30	n	n	1.469:857	437	n	1.463:442	435	40.740:423	39.861:344	848:812	—	rellos.		
Andaluzes . . .	17 23	n	894	298:845	334	894	349:444	357							

A rede da Inglaterra em 1890

Extrahidos das estatísticas annuaes do *Board of Trade*, vamos dar alguns esclarecimentos ácerca do movimento e receitas das linhas ferreas britannicas em 1890, comparados com o anno precedente.

As receitas totaes augmentaram-se em 2.923.000 libras, mas as despezas excederam esta cifra, subindo a 3.094.000.

O producto liquido soffreu uma diminuição de libras 170.755. Damos em seguida as notas comparativas.

Receitas	1890	1889	Diferenças
	Libras		
Passageiros.....	29.298.627	27.873.673	+ 1.424.954
Recovagens comprehendendo bagagens, cães, etc.....	4.116.753	3.854.779	+ 261.974
Serviço de correio.....	912.266	901.799	+ 10.467
Mercadorias.....	23.300.107	22.694.359	+ 605.748
Animaes.....	1.376.975	1.339.808	+ 37.167
Mineraes.....	17.543.300	17.052.167	+ 491.133
Diversos.....	3.400.674	3.307.432	+ 92.242
RECEITAS TOTAES.....	79.948.702	77.025.017	+ 2.923.685
Por milha.....	4.000	3.861	+ 139
DESPESAS	43.188.556	40.094.116	+ 3.094.460
Coefficiente de exploração	54	52	+ 2
Producto liquido.....	36.760.146	36.930.901	- 170.755
" " por milha.....	1.831	1.851	- 20
Juro pago ao capital.....	4.10	4.21	- 0.11
EXTENSAO EM MILHAS.....	20.073	19.943	+ 130

Por aqui se vê que, no que diz respeito a negocios de caminhos de ferro, não ha diminuição a registar. O aumento dos salarios obtido pelas classes operarias, não só de caminhos de ferro, como tambem d'um grande numero de outros ramos de industria, fez desenvolver as viagens em caminhos de ferro, quer para negocios quer para recreio.

Comparando o trafico dos caminhos de ferro durante estes dois annos, vêem-se os seguintes resultados.

	Número de viajantes transportados	
	1890	1889
1.ª classe.....	30.074.000	30.187.000
2.ª "	62.687.000	62.859.000
3.ª "	682.420.000	724.697.000
	775.181.000	817.743.000
A mais em 1890.....	42.562.000	
Bilhetes de gare.....	1.259.000	1.271.000

O trafico das mercadorias e mineraes em 1890, excede em quantidade e em receitas as cifras correspondentes do anno anterior como se vê.

	1890	1889
Mineraes toneladas.....	215.725.000	211.802.000
Mercadorias.....	87.341.000	85.692.000

Vamos agora ao percurso dos comboios.

	1890	1889
	Milhas	Milhas
Percursos de passageiros	166.666.000	161.082.000
" " trens mixtos.....	3.173.000	3.093.000
" " mercadorias e mineraes.....	143.625.000	138.941.000
	313.464.000	303.116.000

Eis a despesa dos principaes serviços em 1889 e 1890.

Despesas	1890	1889
	Libras	Libras
Conservação de via.....	7.037.000	6.565.000
Tracção.....	11.846.000	10.450.000
Reparação de carruagens.....	3.909.000	3.754.000
Manutenção.....	13.042.000	12.284.000
Despesas geraes	1.796.000	1.751.000
Importes e taxas.....	2.251.000	2.234.000
Imposto de 5 % em passageiros.....	446.000	430.000
Indemnisações	328.000	324.000
Despesas legaes e parlamentares.....	341.000	269.000
Barcos a vapor.....	1.634.000	1.519.000
Diversas.....	532.000	488.000
	43.162.000	40.068.000

A mais em 1890, 3.094.000.

O capital nominal foi de 57.024.000 libras e o capital efectivo de 954.496.000 libras.

A somma d'estes dois capitais, decompõe-se do seguinte modo.

Acções ordinarias.....	353.140.000 libras
Garantias.....	107.598.000 "
Privilegiadas.....	252.677.000 "
Emprestimos e obrigações.....	241.071.000 "

Os dividendos distribuidos aos accionistas ordinarios elevam-se nalguns casos a 9 e 10 % em um capital de 1.090.000, havendo 43 milhões de libras que nada recebem.

O juro das obrigações não excede 8 % tendo continuado sem juro uma parte d'estes titulos.

A massa do capital, que atinge 140.000.000 libras, produz um juro médio de 3 a 4 %.



Linhos portuguezas

Má vontade.— Ha uns collegas nossos que teem por parti pris desdenhar de tudo quanto se refere ás linhas portuguezas.

N'uma d'estas tardes chuvosas a machina do comboio de Cascaes das 4h15 patinou dentro do tunnel do Rocio, em consequencia da humidade que havia no carril. Em virtude d'este caso, vulgarissimo em caminhos de ferro, houve uma demora de mais 5 minutos na passagem da galeria. Tanto bastou para que um collega assustadiso viesse protestar indignado:

«Em quanto não houver um caso grave, não se tomam providencias. Continuam passando o tunnel do Rocio, comboios puxados por machinas sem serem fumivoras, o que é prohibido. Hontem, no comboio da tarde, de Cascaes, quasi que os passageiros se asfixiaram — as carruagens encheram-se completamente de fumo. A machina era velha e avariada.

Certamente, ha de haver quem tenha obrigação de olhar por estes factos, repetidos quasi todos os dias!»

Ora contra o que o collega diz ha apenas a notar o seguinte:

Nem no tunnel do Rocio nem nos maiores da Europa é prohibida a passagem de machinas não fumivoras.

A machina, em vez de velha e avariada, era uma das mais modernas da companhia.

Estes factos não se repetem todos os dias porque — casualmente — nunca se deram.

Tirados estes pontos o resto da noticia — a virgulação — está certa.

Carruagens electricas.— A commissão municipal indeferiu o requerimento dos srs. Jayme Rodolpho Rubin de Abreu de Lima Sousa e Candido José de Oliveira, que pediam licença para o assentamento de uma linha ferrea e exploração por meio de carruagens movidas pela electricidade, desde a praça dos Restauradores, seguindo pela rua occidental da Avenida da Liberdade, Rotunda, ruas de Valle de Pereiro e do Salitre, largo do Rato, rua das Amoreiras e Campo de Ourique, a terminar na rua Thomaz d'Annunciação.

Está bem visto que estando parte d'este percurso já concedido a outra empreza, para uma linha de tramway-cabo, a concessão não podia ser feita.

Atravez d'Africa.— Deve reunir no dia 10 de novembro proximo a assembléa geral da Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa, para dar cumprimento ao artigo 48.º dos estatutos.

Dockas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares.— Reuniu hontem 14, esta Companhia para apreciar a alteração dos estatutos feita pela comissão nomeada em 23 de junho sobre vencimento dos membros do conselho, a qual foi aprovada.

Linhos hespanhóis

De Barcelona a Madrid.—Começaram e continuam activamente os trabalhos de construção da linha directa entre estas duas cidades, no seu ultimo troço compreendido entre Fayon e Zaragoza. Dirigem as obras os trez empreiteiros, que as tomaram a seu cargo. O engenheiro chefe sr. Maristany, partiu para o estrangeiro afim de adquirir o material necessário que a industria nacional não pôde fornecer.

O sr. Alonso, secretario da Companhia de caminhos de ferro de Barcelona, Tarragona e França, concluiu em Nonaspe, a aquisição da expropriação de terrenos que a linha ha de atravessar.

Em seguida partiu para Fabara, onde foi efectuar identicas transacções.

Este de Hespanha.—Parece que, graças aos esforços d'um grupo de obrigacionistas da companhia de Este de Hespanha, portadores de mais de metade das 40:000 obrigações d'esta companhia, a companhia do Norte de Hespanha, que em 1 de janeiro, será proprietaria da linha de Almansa, Valencia, Tarragona, em comunicação com a linha de Este está disposta a firmar um tratado de exploração e de cedencia d'esta linha com a companhia de Este.

As bases mais importantes do contracto, devem ser as seguintes:

Exploração da linha pela companhia do Norte.

Pagamento aos portadores dos trez coupons não pagos, e do que se vence em 1892, da quantia de 300:000 pesetas, representando 7.50 pesetas pelos quatro coupons em questão.

Troca de trez obrigações actuaes, por duas obrigações de rendimento fixo, garantidas pelo Norte, e uma de juro variavel, que se transformará em fixa, se, ao fim de seis annos, os productos da linha permitirem pagar alguma cousta ás accões.

Execução dos trabalhos de conclusão de linha pela companhia do Norte, por meio da criação de 6:000 obrigações de juro fixo.

Linhos secundários.—Organisou-se em Paris um syndicato á frente do qual estão o banqueiro Ellisen e o sr. Pollack, administrador da companhia do Norte de Hespanha, com o fim de obter e explorar concessões de caminhos de ferro secundários no paiz vizinho.

O syndicato entrou já em negociações directas com o governo hespanhol, para conseguir que as Cortes votem uma lei favorável ao estabelecimento e propagação d'estas vias ferreas na Peninsula.

De S. Felix de Guixols a Gerona.—Progridem com grande rapidez os trabalhos de caminho de ferro económico de S. Felix de Guixols a Gerona. Está-se procedendo ao assentamento da via, que se effectua diariamente na extensão de meio kilometro. Ha poucos dias chegou á estação de Llagostera a primeira locomotiva, facto este que entusiasmou os habitantes d'aquella importante e industrial povoação.

De Avila a Salamanca.—São pouco satisfactorias as noticias que dá a *Voz de Peñaranda*, acerca do caminho de ferro em construção de Avila a Salamanca.

Um dos empreiteiros da linha partiu para Londres, a buscar o dinheiro preciso para a construção das estações provisórias no trajecto de Salamanca a Peñaranda, e para abrir este troço á exploração, se o governo der auctorização para isso.

No resto da linha os trabalhos estão paralysados, e tudo leva a crer, que assim ficarão durante os meses de outono e inverno.

De Bobadilla a Ronda.—Como dissémos inaugurou-se ultimamente um troço de caminho de ferro, que ligará Gibraltar com o resto da Europa. Este troço é o de Bobadilla a Ronda, da linha de Algeciras, e tem 11 kilometros de extensão, faltando apenas 40 kilometros para se completar o assentamento dos rails.

As estações d'esta nova linha são Bobadilla, Campillos, Teba, Almargen, Cañete, Setenil, Parchite e Ronda.

Estas estações fazem serviço de grande e pequena velocidade.

A linha enlaça em Bobadilla com a de Malaga e Granada, pertencente aos caminhos de ferro Andaluzes.

De Sahagun a Rivadesella.—Devem começar brevemente os estudos da linha ferrea de Sahagun a Rivadesella, concedida na ultima legislatura a D. Eugenio Roeset e Liot.

Entabolararam-se negociações com um syndicato de capitalistas, que fará todas as despezas para a construção d'este caminho de ferro.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

L'Indicateur Simplex publica no seu ultimo numero interessantes esclarecimentos sobre a circulação excepcional da gare de Asnières. Em um dia de muita concorrência, o movimento em Asnières excedeu 570 comboios com e sem paragens. Além d'estes 570 comboios, aquelle troço de linha foi empregado para a evolução de 250 máquinas da grande linha da *banlieue*, de mercadorias do deposito de Batignolles, ou da gare de Saint-Lazare, de pequena velocidade.

Nas linhas de Auteuil e Cintura circularam n'esse dia 400 comboios. Isto representa, de Paris a Batignolles, 1.220 comboios, ou seja 50 por hora.

ITALIA

O Monitore delle Strade Ferrate diz que o Conselho das tarifas de caminhos de ferro italianos, presidido pelo ministro das obras publicas, tomou, n'estas ultimas sessões, deliberações importantes tendentes a adoptar medidas favoraveis á produção nacional e ao commercio dos productos italianos no estrangeiro, conformando-se n'este ponto com o programma que mr. Chimirri, ministro da Agricultura e Commercio, esboçou em Nápoles, no seu discurso pronunciado no Congresso de Agricultores.

Segundo as decisões do Conselho de tarifas, o governo, depois de ter estabelecido, de acordo com as companhias, a redução maxima das tarifas consentida pelos cadernos de encargos, cede em favor drs mercadorias mais pobres a sua quota, parte nos productos do tráfego de caminhos de ferro. Vae realizar-se uma experiença d'esta resolução, sobre os adubos naturaes, lignites e turfas combustiveis.

Para certas mercadorias em transito tambem se vão fazer reduções de tarifas; todavia, como estas reduções redundam em favor das companhias de caminhos de ferro estrangeiros, trata-se de conseguir que elles, por sua vez, reduzam as tarifas.

Outras medidas, mediante tarifas reduzidas quanto possível, visarão á exportação de vinhos, e a enviar ao estrangeiro, junto das embaixadas, legações e consulados, agentes commerciaes encarregados de estudar tudo o que possa ser proveitoso para as relações de commercio da Italia com os outros paizes.

O Conselho de tarifas vae também estudar outras questões, taes como as das tarifas de introdução, com o fim de abrir á produção italiana mercados que hoje estão para ella completamente fechados; tarifas por zonas, em curtos percursos, sobretudo nos arredores das grandes cidades; tarifas para o movimento dos productos agrícolas e para o transporte de operarios aos locaes de trabalho; e uma reforma do serviço de passageiros, baixando as tarifas e suprimindo as concessões especiaes.

Estes estudos, que deverão propagar-se a outros ramos da actividade nacional, serão feitos com todo o cuidado e atenção.

As companhias italianas de caminhos de ferro acabam de apresentar ao governo um projecto de tarifas por zonas, applicaveis aos transportes de volumes, não excedendo 10 kilos.

Os preços de transporte fixados no projecto são: em um percurso de 200 kilometros, 40 centimos por volume até 4 kilos, 60 centimos até 7 kilogrammas, 70 centimos até 10 kilogrammas; em um percurso de 500 kilometros os preços serão respectivamente 60 centimos, 90 centimos e 1.20 lyras; em um percurso superior a 500 kilometros elevar-se hão estes preços a 1 lyra, 1.50 e 2 lyras.

A tarifa proposta será applicada tanto no serviço combinado, entre as tres rédes, como no serviço interno das rédes do Adriatico e Mediterraneo.

O ministro resolveu dar execução ao artigo 21º da lei de 30 de julho de 1888, elevando o pezo maximo das encomendas postaes de 3 a 5 kilos, e informou d'esta decisão as companhias de caminhos de ferro. Estas declararam-se dispostas a tratar das indemnizações que lhes devem ser conferidas pela perda d'un serviço que lhes traz um maior peso transportavel e uma diminuição do tráfico de volumes pequenos.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Parecer do Conselho Fiscal

Apresentado á assembléa geral de 26 de junho de 1891

SENHORES:

Tendo examinado a conta do activo e passivo da Companhia, fechada em 31 de dezembro do anno proximo passado, cumpre-nos declarar-vos que encontramos a escripta até aquella data devidamente arrumada e

que por isso mereceu a nossa approvação o balanço que junto com o seu relatorio nos apresenta o Conselho de Administracção, tendo nós conhecido que n'aquelle mesma data os valores de carteiras da Companhia e de outros, estavam parte nas suas caixas, e parte depositada nas caixas das casas bancarias com quem a Companhia entretinha relações.

Como sabeis, pelo contracto por vós aprovado em Assembléa Geral extraordinaria de 20 de dezembro ultimo, passaram para a Companhia do Grande Central Hespanhol todos os contractos que tinhamos com as Companhias de Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Hespanha. O pouco tempo que decorreu desde aquella data até ao fim de janeiro de 1890, não permittindo que o trespassse das respectivas linhas se realisasse dentro do anno, cuja gerencia estamos apreciando não consentiu igualmente que as liquidações e as contas com as mencionadas Companhias se fizessem dentro d'aquelle prazo, pertencendo, portanto, á gerencia do anno corrente as liquidações ainda pendentes e o encerramento de contas, cuja approvação deve ficar para mais tarde reservada.

Segundo o vosso Conselho de Administração indica a Companhia atravessa um periodo difícil. Não se referindo o nosso exame aos actos da gerencia e contas do anno corrente não as podemos apreciar no que influiram para o estado actual da Companhia ficando para o momento opportuno a delimitação das respectivas responsabilidades.

Referindo-nos, porém, ao anno passado cumpre-nos declarar-vos que em parte se encontram n'elle algumas das causas determinantes das circumstancias especiaes e dificeis da Companhia.

A coincidencia das grandes despezas de construcção com a crise financeira e monetaria porque tem atrafessado o paiz, o ataque violento no estrangeiro ao credito publico e ao nosso, tudo impediu a collocação dos titulos, para aquelle fim autorizados, creando-se assim á Companhia grandes dificuldades aggravadas ainda pela diminuição das receitas no anno passado, diminuição causada pela ultima reforma de tarifas, pelas medidas sanitarias, e por um aumento de despesa proveniente de um luxo escusado de exploração e por exageradas requisições de material circulante.

Em cumprimento do artigo 25º dos estatutos e tendo procedido ao devido sorteio, designou este para saírem do Conselho Fiscal os srs. conde de Valenças e visconde de Mangualde. Ha, portanto, a proceder-se á eleição de dois membros d'este Conselho, sendo permitida a reeleição.

Lisboa, 23 de junho de 1891.

(Assignados) Conde de Valenças, Presidente—Conde de S. Januario, Vice-Presidente—Alfredo Mendes da Silva—Visconde de Mangualde—J. P. Diogo Patrone Junior—Manuel Joaquim Alves Diniz—Dr. Carlos May Figueira—J. B. de Figueiredo—Adrião de Seixas—Antonio Centeno, Secretario.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Acha-se restabelecida a circulação em todas as linhas da Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante.

Admittem-se pois em qualquer direcção, passageiros e expedições em grande velocidade.

Equalmente se aceitam remessas em pequena velocidade, fazendo se, porém, reserva pelos prazos de transporte que são fixados no duplo dos legaes, n'aquelle rede.

Ficam portanto annullados os annuncios anteriores relativos a este assumpto.

Typ. do «Commercio de Portugal»

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

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

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

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

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

BANCO Nacional Ultramarino

BANQUE COLONIALE PORTUGAISE

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

SÉDE EM LISBOA

RUA DOS CAPELLISTAS, 74

→→
SUCCURSAES

EM LOANDA MOÇAMBIQUE

Agencias em Benguela, Mossamedes, S. Thomé

S. Thiago de Cabo Verde, Lourenço Marques, Quilimane e Gôa

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

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

GERENCIA

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

CONSELHO FISCAL

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

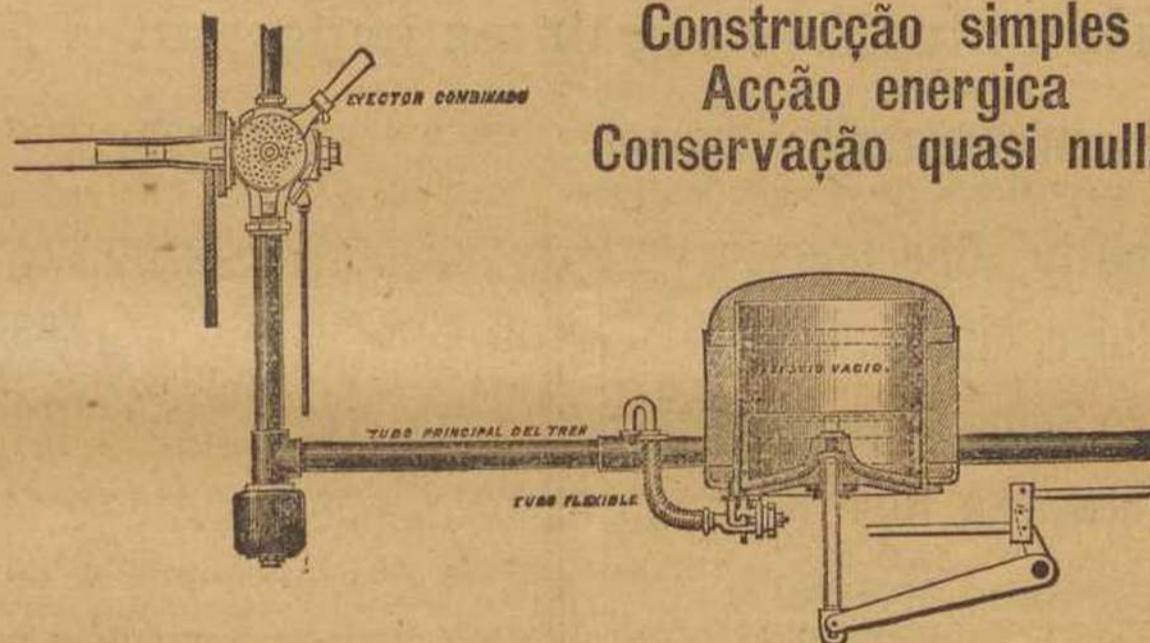
Companhia do FREIO DE VACUO

Direcção Geral: 32 Quen-Victoria Street, Londres

MEDALHAS D'OURO

Exposição Universal de Paris, 1878
Internacional de Londres, 1885
Universal de Paris, 1889

Freios continuos, automaticos
e não automaticos, para caminhos de ferro
e trens americanos a vapor



Construcção simples
Acção energica
Conservação quasi nulla

150.000 applicações ate ao fim de 1890
em Inglaterra, no continente,
Indias, America do sul, colonias, etc.

AGENCIAS

PARIS, — RUE PORTALIS, 15. Para Portugal, Hespanha, Fraça e Belgica.
VIENNE, 1 Wallfischgasse, 8.
BERLIN, 71 Alt Moabit.
AMSTERDAM, O. Z. Woerbugwall, 217.

FLORENCE, 21 Via Cavour.
S. PETERSBOURG, 21 'italianskaia.
SYDNEY, 71 Clarence Street.

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

DESOUCHES DAVID & COMP.^A Constructores de MATERIAL CIRCULANTE

— PARA —

CAMINHOS DE FERRO

Carruagens—Salões—Sleeping-cars—Carroagens communs—Wagons de todas as qualidades—Material para via reduzida.

CONSTRUCTORES DE MATERIAL CIRCULANTE PARA A ARTILHERIA E A ENGENHARIA

Fornecedores da COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES e de todas as grandes companhias de caminhos de ferro em FRANÇA e no ESTRANGEIRO

OFFICINAS EM PONT DE L'OURcq, PANTIN (SEINE) FRANCE

RECK & VOGLER

21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representantes das seguintes importantes fabricas:

Saechsische Maschinenfabrik, Chemnitz, para locomotivas, tenders, machinas a vapor, caldeiras, guindastes, machinas-ferramentas, turbinas, fiações e teares.

Gutehoffnungshütte, Oberhausen, para carris, vigas, ferro em barras, chapas, pontes e outras construcções metallicas.

Vital e W. Cambier, Morlanwelz para material de fixação e peças de forja.

Ed. Doerrenberg Söhne, Ruenderoth, para aços de todas as qualidades, limas, martelos, picaretas, etc.

Rheinische Stahlwerke, Ruhrtort, para carris, eixos e rodas montadas para veículos de caminhos de ferro.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, para cabos subterraneos e submarinos, cabos de transmissão e extração, arames de aço, ferro, cobre e bronze, estanhados, galvanizados, crus e recozidos, para telegraphos, telephones, molas, parafuzos, tela metallica e quinquilheria; especialidade em espinhos artificiales para vedação das linhas férreas e dos campos de pasto de gado.

Encarrega-se do fornecimento e da montagem de installações completas de officinas de construção, e de reparação para caminhos de ferro, arsenaes, fabricas de fiação e tecidos de lã, algodão, juta, linho, fabricas de malha, etc.

SOCIÉTÉ ANONYME INTERNATIONALE

◆◆◆◆◆ DE ◆◆◆◆◆

Construction et d'Entreprise de Travaux Publics

Siège Social: **BRAINE LE COMTE** (Belgique)

ADMINISTRATION: BRUXELLAS. 74 BOULEVARD DU HAINAUT

Representée à Lisbonne par Mr. Eugène Relin — 309, Rua da Junqueira

Entreprises Générales — Ponts et Charpentes Métalliques

MATÉRIEL FIXE ET ROULANT POUR CHEMINS DE FER

Les ateliers de la Société Internationale dont le nom se trouve lié aux principales entreprises de Travaux Publics, ont fourni dans la Péninsule une grande quantité de Ponts, charpentes et Matériel de chemins de fer de toute espèce, fixe et roulant.

En Portugal seul, elle a construit:

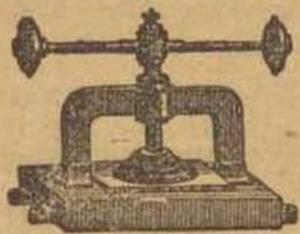
193 Ponts, d'un poids total de 19.000 tonnes

En Espagne elle a construit les Ponts des Lignes de Salamanca à la Frontière Portugaise — Mérida à Séville — Valença à Cuenca — Madrid à Villa del Prado etc. Le Palais de l'Exposition de Madrid.

Les Bureaux de La Société Internationale à Lisbonne

SE CHARGENT DES ETUDES ET PROJETS POUR TOUS GENRES DE CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

B. TRAYVOU
OFFICINAS DE LA MULATIERE
LA MULATIERE-LES-LYON (Rhône) FRANCE



Fundição, Forjas e Oficinas de Construção
Apparelhos de Pesagem

Antiga 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

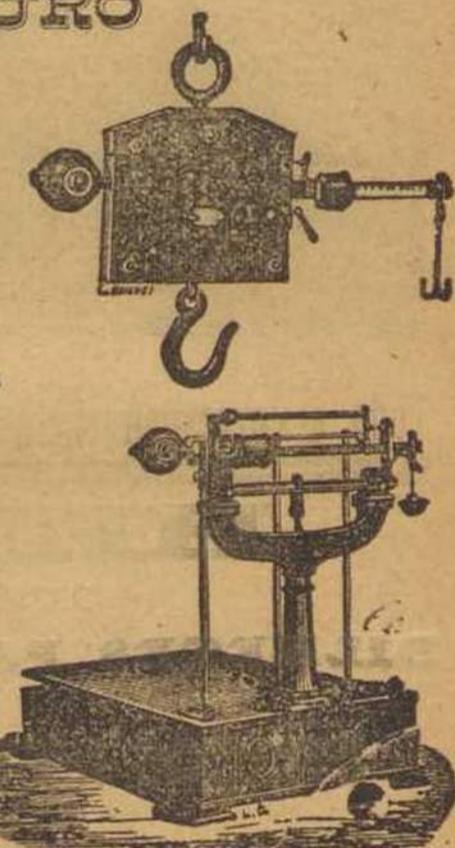
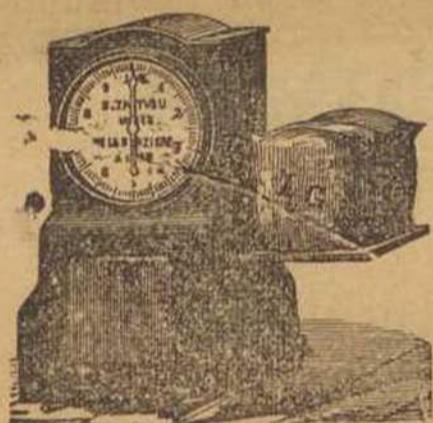


AUGUSTO LAVERRE — REPRESENTANTE NO PORTO

INSTRUMENTOS DE PESAGEM PRIVILEGIADOS

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

MACHINAS
para ensaiar metais
Material de caminhos de ferro



COMPANHIA NACIONAL
DE
FUNDIÇÃO E FORJAS

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

CAPITAL RÉIS 337:500\$000

Caldeiraria, Serralheria e Fundição

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

OFFICINAS: Em Lisboa. Rua de Luiz de Camões, (a St. Amaro).
No Porto—Fundição do Ouro.

Escriptorio: Rua Luiz de Camões, 10. — (Alcantara)

ESPINGARDAS

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

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

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

Alvos de ferro montados sobre tripés para carreiras de tiro.

Revolvers de fogo central, fogo lateral e fogo circular, cargas para os mesmos. Revolvers legitimos americanos, sistema 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 Oficinas de Construção

DE
MALINES

DIRECTOR GERENTE-DIVOIRE

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

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA

MALINES-Belgica

ALMEIDA & C.^A

2—TRAVESSA DO ATHAYDE—6

LISBOA

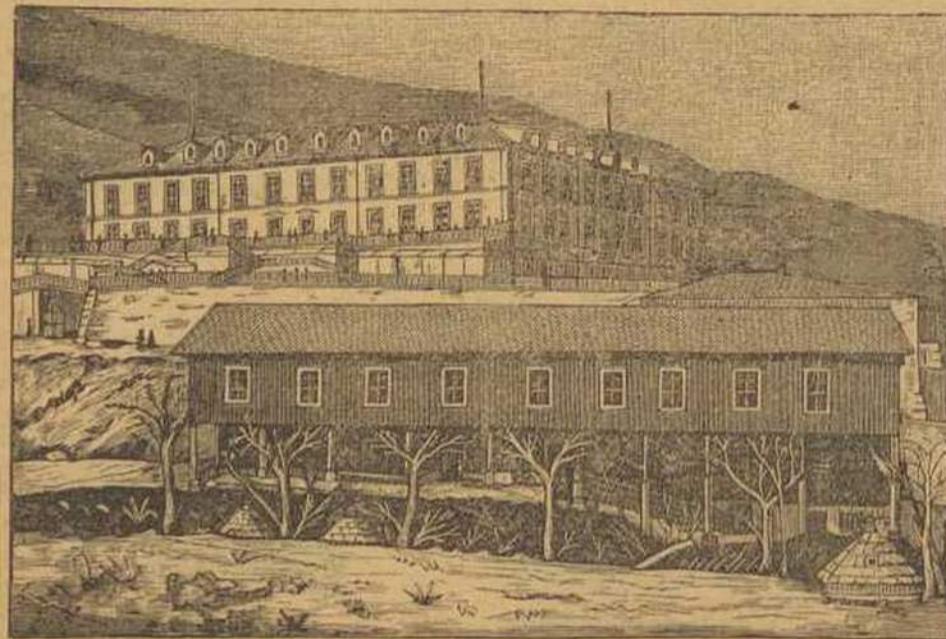
Encarregam-se de todo o genero de **obra em metal**, vendem e colocam campainhas electricas, telephones, pára-raios e tubos acusticos, encarregam-se de nickelar, dourar, pratear e platinar, fornecem e certam apparelhos de physica, de telegraphia electrica e quaesquer instrumentos de precisão, verificam-se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

2, Travessa do Athayde, 6

GRANDE HOTEL BELLA-VISTA

AGUAS ALCALINAS

Thermas de Caldellas



No concelho d'Amareis, a distancia de 11 kilómetros da cidade de Braga, e ligadas com esta cidade e com as villas Verde, Pico, Ponte da Barca e Amareis, por magnificas e pittorescas estradas de macadam, como são todas as da província do Minho.

As suas aguas, analysadas no laboratorio chimico de Coimbra, e já experimentadas nas molestias herpeticas, rheumatismo articular e gottoso, estomago, dyspepsias, fígado, rins, bexiga e diabetes, tem produzido optimos resultados com uso interno e banhos.

O Grande Hotel Bella-Vista abriu a parte concluida no dia 15 de maio, oferecendo as maiores vantagens, já pelo seu conforto e disposição hygienica, já pela modicidade dos preços. Está situado em um dos pontos mais pittorescos de Caldellas, com expondidas salas de jantar, de visitas, de reuniões, jogos e leitura, e de bilhar. Ha um habil director clinico, empregados de toda a confiança, que terão o maior cuidado em bem servir os hóspedes e tudo debaixo da direcção de pessoa muito competente.

Toda a correspondencia dirigida para o mesmo Hotel ao Director, Sr. DELFIM JOSÉ RODRIGUES

HENRI MOMMENS

159, RUE ROYALE, BRUXELLAS

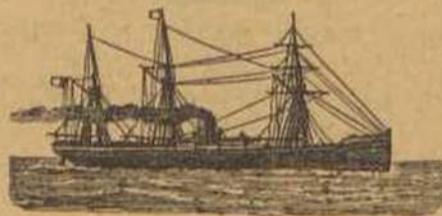
BILHETES PARA CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAIS
em papel e cartão de todos os sistemas e formatos

PREÇOS INFERIORES AO DE TODAS AS DEMAIS FABRICAS

FORNECEDOR DE MAIS DE 200 COMPANHIAS DA EUROPA

MALA REAL PORTUGUEZA

Empreza de navegação a vapor para o Ultramar
por contracto com o governo de Sua Magestade



Carreira para a África Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

REI DE PORTUGAL

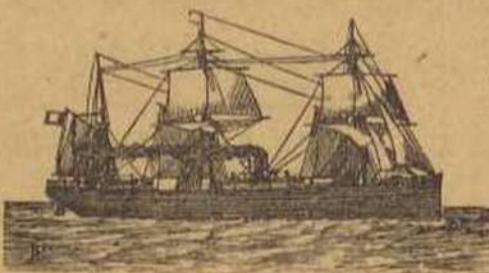
Sahirá no dia 21 de outubro ás 3 da tarde para:

Moçambique e Lourenço Marques, com haldeação no primeiro porto para os portos do Ibo, Tungue, Angoche, Quelimane, Beira, Chiloane e Inhambane, fazendo escala por Marselha, Port-Said, Suez, Aden e Zanzibar.

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

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 26 de outubro o paquete
MAGDALENA

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

Sahirá o paquete «THAMES» esperado em 19 ou 20 de outubro para

Southampton e Antwerpia

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

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

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.º—R. dos Capelitas, 31, 1.º

No Porto:—W. C. TAIT & C.º—Rua dos Ingleses, 23, 1.º

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

(APPROVADA POR DESPACHO DE 18 DE AGOSTO DE 1891)

DESDE 1 DE OUTUBRO DE 1891

1.º GRUPO

Aguas naturaes do paiz, arbustos e plantas vivas, aves em canastras ou gaiolas, biscoitos, bolachas bolos, caça, carnes frescas, cerveja, doces, gêlo, leite, limonadas gazozas, manteiga fresca, neve, ovos, pão queijos frescos, requiejão e outros lacticinios.

BASES

Trajecto				
Até 100 kilometros	Alem de 100 e até 200 kilometros		Alem de 200 kilometros	
Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro	Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas	Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas
50	45	5\$000	40	9\$000
Minimo de transporte cobravel.....				80 réis

2.º GRUPO

Figos em caixa ou ceiras, hortaliças, legumes e fructas verdes, mariscos, peixe fresco ou salpicado e saccos vazios.

BASES

Trajecto				
Até 100 kilometros	Alem de 100 e até 200 kilometros		Alem de 200 kilometros	
Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro	Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas	Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas
50	45	5\$000	40	9\$000
Minimo de transporte cobravel				80 réis
Maximo de transporte cobravel <i>por cada remessa cujo peso seja inferior a 1:000 kilogrammas</i>				10\$200 réis
Maximo cobravel <i>por tonelada das remessas superiores a 1:000 kilogrammas.....</i>				

CONDICÕES

1.º Alem dos preços acima estabelecidos, cobrar-se-hão as despezas accessorias e a taxa correspondentes á via fluvial, de ou para Lisboa, em conformidade com as respectivas tarifas.

§ unico. Ás remessas das mercadorias do 2.º grupo será applicavel a taxa de transporte fluvial correspondente á pequena velocidade.

2.º Esta tarifa será applicada a todas as remessas, cujo peso não seja inferior a 40 kilogrammas ou pagando como tal, excepto se da sua applicação resultar importancia superior á que produziria a da tarifa geral de grande velocidade.

§ unico. As canastras ou caixas com peixe, de peso superior a 60 kilogrammas, só poderão gozar do beneficio da applicação d'esta tarifa sendo feitas as operações de carga e descarga nos prazos regulamentares e em qualquer andar dos wagons destinados para esta especie de transportes, por conta e gente do expedidor e do consignatario, os quaes se conformarão com as indicações dos chefes de estação.

3.^a Para gozar da applicação da presente tarifa, deve a mercadoria ser bem acondicionada em canastras ou resguardada por grades de pau, que em todo o caso permittam o carregamento dos volumes uns sobre os outros sem lhes deteriorar o conteúdo. São exceptuados d'esta disposição os saccos vazios, que podem ser expedidos em fardos ou atados. Cada volume deve trazer, distinctamente indicada, a marca para evitar a confusão de uns com os outros de identica natureza e forma. Estas marcas devem ser especificadas nos respectivos boletins de expedição.

4.^a Às remessas de peso superior a 60 kilogrammas é concedida a devolução gratuita (com exclusão da importancia das despezas accessórias e do séllo) em pequena velocidade das taras vazias para as estações e expedidores que fizerem as remessas primitivas, no prazo de trinta dias contados da entrega das mesmas remessas e mediante a apresentação da carta de porte.

5.^a A administração declina toda a responsabilidade pelas diferenças de peso encontradas á chegada, sempre que os volumes não apresentem signaes de defraudamento, bem como pelas resultantes da quebra e avarias naturaes. Igualmente, não toma a administração responsabilidade pelas demoras que estas possam ter, originadas por causa de força maior, obrigando-se contudo a transportal-as em velocidade igual áquella por que forem transportados os passageiros que desde a origem seguirem no mesmo comboio.

6.^a Estes transportes ficam sujeitos ás condições estipuladas nas tarifas geraes em tudo que não forem contrarias ás disposições da presente.

7.^a Ficam annulladas e substituidas pela presente as tarifas especiaes de grande velocidade n.^o 2 de 31 de agosto de 1889, n.^o 3 de 19 de outubro de 1885, os avisos de 24 de abril e 11 de maio ultimos, relativos á primeira d'estas duas tarifas e a segunda parte do aviso de 15 de julho de 1887 de additamento á tarifa especial n.^o 6 de pequena velocidade, no que se refere aos transportes de bebidas gazozas ou refrigerantes em grande velocidade.

Lisboa, 24 de agosto de 1891.

O engenheiro director,

J. P. Tavares Trigueiros.