

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despacho de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E DIRECÇÕES RESPECTIVAS

PUBLICAÇÃO QUINZENAL

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

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

Redactor em Madrid: D. JUAN DE BONA, em Bruxellas: ALB. URBAN, engenheiro.—Correspondente em Paris: G. PESSARD.

Collaboradores, os srs. engenheiros:

A. C. Justino Teixeira, Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.
A. José d'Araujo.
A. Luciano Simões de Carvalho, Chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
A. de Moraes Sarmento, da Direcção da Fiscalisação dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
A. de Vasconcellos Porto, Chefe da Construção dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
Augusto P. de Miranda Montenegro, Director da Fiscalisação do Governo junto da Companhia das Aguas de Lisboa.
A. Xavier d'Almeida Pinheiro.
Conde de Gouveia, Director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.
D. Xavier Cohen, Director da Companhia Nacional de Construcções.
Euzébio Paga, Senador e Director das Obras Publicas em Hespanha.
F. Ferreira de Amaral, Conselheiro d'Estado, actual Ministro da Marinha e Ultramar e dos Estrangeiros.
F. Perfeito de Magalhães, Chefe da Repartição de Caminhos de ferro do Ministerio das Obras Publicas.
J. Candido de Moraes, da Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro.
J. Faustino de Poças Leitão.
J. Fernando de Souza, adjuneto da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
J. M. de Rego Lima, engenheiro de minas, chefe da 2.^a secção da Repartição dos Serviços Technicos de Minas e da Industria.
J. Pires de Souza Gomes, Inspector das Obras Publicas.
J. P. Tavares Trigueiros, Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
M. Affonso d'Espregueira, Director Geral dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
P. Ignacio Lopes, Director dos estudos da nova rede de estradas municipaes e districtaes.
P. Romano Folque, Director de construção e estudo de Pharoas.
Raul Mesnier de Ponsard, Constructor dos Ascensores de Lisboa, Porto, Braga, etc.
U. F. Borges de Castro.

5.º ANNO



1892

REDACÇÃO

91—CONDE BARÃO—91

LISBOA

INDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 5.º ANNO

	PAG.		PAG.
Abundancia de original.....	279	Congresso dos caminhos de ferro em S. Peters-	
Accidentes nos caminhos de ferro inglezes.....	282	burgo — 34, 141, 181, 213, 244, 261, 273,	
Apontamentos para a historia dos caminhos de		294, 307, 325, 355 e.....	378
ferro portuguezes.....	305	Consultas de assignantes — 277 e.....	292
Arrematações — 12, 29, 44, 61, 76, 94, 109, 126,		Contractos de transporte.....	373
141, 156, 188, 203, 219, 236, 252, 268, 283,		Cooperativa Industria Social.....	374
300, 317, 332, 349, 364 e.....	381	<i>Correio da Noite</i> (Ao).....	279
Arrestos (Os) á Companhia Nacional.....	193	Cotações dos metaes no mercado de Londres... 156	
Ascensores de Lisboa.....	138	Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bol-	
Assembléa geral da Companhia Atravez d'Africa 344		sas de Lisboa e estrangeiro — 9, 25, 41, 57,	
Assembléas geraes da Companhia Real — 293 e 311		73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217,	
Assembléa geral extraordinaria da Companhia		233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e 377	
Real — 327 e.....	343	Decreto (O) de 21 de abril.....	129
Associação dos empregados de caminhos de ferro 310		De Ostende a Dover.....	151
Ausencias.....	258	Descobertas (As) de Colombo.....	342
Avisos de serviço — 12, 44, 62, 76, 93, 108, 125,		Desencargo (O) da grande velocidade nas linhas	
141, 156, 172, 187, 204, 219, 236, 252, 267,		francezas.....	65
283, 300, 316, 332, 348, 363 e.....	381	Diferenças decambio.....	202
Balanço de 1891.....	8	Diminuição de receitas dos caminhos de ferro... 353	
Bilhetes de banhos.....	197	Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro 261	
Bilhetes de excursão.....	100	<i>Economat</i> (O) do Grande Central Belga.....	91
Boletins financeiros — 24, 49, 56, 72, 88, 104, 120,		Elevador... para baixo.....	71
136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248, 264,		Embrulhada.....	183
280, 296, 312, 328, 344, 360 e.....	376	Entre collegas — 170 e.....	230
Caldeiras inexplosiveis multitubulares.....	69	Erros de paginação.....	279
Caminhos de ferro (Os) da Europa em 1890.... 232		Estatistica curiosa.....	267
Caminho de ferro (O) directode Valencia a Madrid 70		Estudo (O) de tarifas.....	114
Caminho de ferro (O) do Sul e a estação de Lisboa 337		Excursão a Hespanha e Portugal.....	91
Caminhos de ferro (Os) hespanhoes — 37, 53, 86,		Excursões em Portugal — 135, 149, 167, 180 e.. 228	
102 e.....	340	Excursão á peninsula.....	119
Cartas da Belgica — 67, 83, 98, 115, 130, 146, 162,		Exigencias fiscaes.....	257
179, 210, 227, 242, 275, 291, 306, 322, 338,		Exploração (A) da linha de Salamanca por conta	
354 e.....	370	do Estado.....	113
Carta de Lourenço Marques.....	258	Exposição Industrial do Porto — 3 e.... 26	
Carteira dos accionistas — 7, 24, 56, 72, 88, 104,		Exposição internacional da imprensa antiga e mo-	
120, 168, 184, 200, 247, 264, 280, 296, 312 e 375		derna em Bruxellas.....	278
Casa (A) Ad. Seghers.....	74	Exposição Universal de Chicago.....	29
Choque de comboios na estação de Sheerness		Falta (A) de patriotismo — 89 e.....	180
Dockyard (Inglaterra).....	311	Freio de vacuo automatico — 55 e.....	247
Commercio com a Hespanha.....	213	Fundição do Ouro.....	279
Commercio portuguez — 23, 39, 91, 118, 183, 214,		Geradores Belleville.....	172
246, 278 e.....	343	Grande Central Belga.....	171
Companhia (A) Carris de ferro — 28 e.....	359	Hora (A) universal.....	133
Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes		Importação de machinas.....	247
da Beira Alta (Relatorios) — 215, 236 e.....	251	Importação e exportação de metaes.....	156
Companhia (A) <i>La Veloce</i>	132	Incendio.....	267
Companhia Nacional de Caminhos de ferro — 68 e 138		Incendioscopios electricos — 67 e.....	154
Companhia Portugueza Hygiene — 152 e.....	171	Industrias novas.....	311
Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez		Industrias portuguezas.....	374
d'Africa (Relatorios) — 43, 60 e.....	75	Invento originalissimo.....	347
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portu-		Linhas do Estado no Brazil.....	70
guezes (Relatorios) — 107, 124, 298, 315, 331,		Linhas estrangeiras:	
347, 363 e.....	380	Allemanha — 59, 172, 219, 235, 315, 331, 346 e 379	
Conclusão da rêde complementar de caminhos de		Asia.....	219
ferro em Portugal — 161, 177 e.....	209	Australia.....	140
Concorrente da linha de Lourenço Marques.... 23		Austria-Hungria — 59, 93, 172 e.....	187
Conferencia (A) monetaria de Bruxellas — 359 e 375		Belgica — 28 e.....	282
Congresso commercial de caminhos de ferro em		Bolivia.....	298
Chicago.....	342	Brazil — 155, 187 e.....	282

	PAG.
Canadá	155
China	282
Colonia do Cabo	155
Congo	346
Egypto — 28 e	43
Estados-Unidos — 28, 60, 107, 140, 172, 235 e	251
França — 11, 27, 42, 59, 75, 93, 107, 124, 140, 155, 187, 203, 219, 266, 282, 314, 331, 346 e	362
Hollanda	140
India ingleza	59
Inglaterra — 28, 43, 75, 124, 235, 266 e	315
Italia — 75, 93, 124 e	362
Japão	155
Mexico	251
Paraguay	43
Republica Argentina — 28, 140, 235, 251, 267, 282 e	315
Roumania	346
Russia — 28, 124, 155, 203, 251, 315, 331 e	380
Suecia-Noruega	107
Suissa — 11, 59, 124, 140, 282 e	331
Syria — 140 e	315
Transwaal — 93, 140 e	266
Turquia	346
Linhas hespanholas — 11, 27, 42, 59, 74, 92, 106, 123, 139, 154, 172, 187, 203, 218, 235, 250, 266, 282, 298, 314, 331, 346, 362 e	379
Linhas portuguezas — 10, 27, 42, 58, 74, 92, 106, 123, 138, 154, 186, 202, 218, 233, 249, 266, 281, 297, 314, 330, 345, 361 e	379
Linha urbana do Porto e Estação Central	145
Livros sobre caminhos de ferro — 122 e	140
Locomotiva (A) electrica do P. L. M.	69
Machina (A) de vapor	244
Madrid-Caceres-Portugal — 138 e	171
Maior (A) gare do mundo	141
Mappa da rede dos caminhos de ferro portuguezes	5
Mercado de metaes — 29, 44, 61, 76, 93, 108, 126, 141, 157, 204, 220, 252, 283 e	317
<i>Moniteur Industriel</i> (O) e o porto de Lisboa	259
Monopolio (O) da viação em Lisboa — 81, 100, 117, 150 e	199
Museu Commercial de Constantinopla	226
Necrologia — 119, 135 e	279
Negocios (Os) da Companhia Real — 1, 18, 36, 55, 86, 103, 119, 216, 262, 280, 293, 311, 327, 343, 360 e	376
Norte de Hespanha	213
Notas de viagem:	
I — O Luso e o Bussaco	260
II — O Bussaco	295
III — Do Bussaco a Vizeu	308
IV — Gouvêa e a Serra da Estrella	326
V — A Serra da Estrella	341
VI — A Serra da Estrella — O observatorio ..	357
VII — A casa da Fraga — O Sanatorio da Serra ..	373
Nova fabrica (Uma) em Lisboa	154
Nova linha (Uma) na Suissa	122
Nova pauta (A) hespanhola	51
Novas pautas	9
Novas tarifas (As) da Companhia Real	227
Novas tarifas especiaes (As) de passageiros nas linhas de Sul e Sueste — 17 e	33
Novo ascensor (O) do Rothhorn	231
Novo direito internacional (O) em materia de transporte de mercadorias	325
Omnibus (Os) de Paris	123
Palacio da Industria Portugueza — 321 e	358
Paris-Lyão-Mediterraneo	244

	PAG.
Patentes de invenção — 41, 57, 185, 217, 265, 313 e	329
Pneumo-therapia	155
Ponte (A) sobre a Mancha	347
Portaria (A) sobre contractos	169
Porto (O) de Lisboa — 225 e	241
Produção (A) do cobre	186
Propostas (As) de fazenda	40
Protesto (O) da Companhia Real	149
Publicações recebidas — 38, 90, 151, 231, 246, 263 e	310
Quarto centenario da descoberta da America em Huelva	214
Quinto anno (O) d'esta <i>Gazeta</i>	1
Real cognac de vinho	375
Receitas de todas as linhas portuguezas	6
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes — 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e	377
Receitas e movimento da Companhia Real — 58, 87 e	214
Reforma de tarifas (A) da Companhia Real	97
Relatorios (Os) e a assembléa da Companhia Real	289
Relatorios sobre as aguas mineraes	358
Reorganização (A) da fiscalisação e exploração dos caminhos de ferro	231
Reorganização (A) do ministerio das obras publicas	369
Reunião (A) da Associação Industrial Portugueza ..	212
Salamanca á fronteira portugueza — 136 e	149
Serviço do correio	136
Serviço postal	218
Tarifa (A) de assignatura	134
Tarifas da linha de Cintra	151
Tarifas de passageiros na Europa	183
Tarifas de transporte — 36, 53, 99, 117, 149, 165, 180, 211, 227, 243, 292, 325, 340 e	355
Tarifas por zonas	228
Trabalho de caminhos de ferro em França	71
Tracção electrica em Paris	346
Tracção (A) electrica nos <i>tramways</i>	214
Viação electrica	310

Parte Official

Legislação relativa ás diferentes linhas

Beira Baixa — 99, 243, 324 e	354
Cascaes — 132, 180 e	340
Cintura de Lisboa — 52, 68, 259, 292 e	355
Foz-Tua a Mirandella — 4, 84, 99, 117 e	242
Guimarães — 53 e	242
Leste e Norte — 6, 68, 117, 165, 211, 243, 259, 276, 354 e	373
Lisboa a Cintra e Torres — 4, 6, 132 e	292
Loanda a Ambaca — 84, 85 e	324
Lourenço Marques — 85, 117 e	323
Minho e Douro — 4, 22, 52, 199, 211, 276 e	307
Mormugão — 85 e	199
Porto á Pova e Famalicão — 165 e	199
Ribamar a Carnaxide	84
Rio Mira	243
Salamanca	115
Santa Camba a Vizeu — 4, 84, 99 e	242
Sul e Sueste — 132, 306, 307 e	355
Torres-Figueira — 292 e	307
Urbana de Lisboa — 6, 23 e	291
Vendas Novas a Santarem	52

	PAG.		NUMERO
Legislação diversa:			
Syndicancia á Companhia Real—23, 36, 179, 180 e	370	N.º 7, peq. vel.—Varias mercadorias.....	107
Pagamento de imposto de transito	57	» 8, » » —Idem, idem.....	»
Fiscalisação dos tabacos	99	» 9, » » —Idem, idem.....	»
Commissão administrativa da Companhia Real..	132	» 10, » » —Idem, idem, de Lisboa para	
Regulamento de passes	148	Porto e Gaya.....	»
Visagem de guias dos Caminhos de ferro.....	149	» 11, peq. vel.—Idem, idem, de Lisboa para	
Contractos de transporte—165 e.....	355	Coimbra, Figueira e Aveiro.....	»
Disposições sanitarias—258 e.....	277	» 12, peq. vel.—Palha.....	»
Serviço commum no Porto.....	306	» 13, » » —Varias mercadorias, do Por-	
Reforma de tarifas	323	to para Pampilhosa, Coimbra e Figueira .	»
Organisação do Ministerio das Obras Publicas..	371	» 14, peq. vel.—Cereaes, farinha e legumes	
		seccos	»
		» 15, peq. vel.—Cebolas e alhos.....	»
		» 16, » » —Cal.....	»
		» 17, » » —Batatas por wagon completo	»
		» 18, » » —Carvão vegetal, cortiça e	
		casca de Sobro	»
		» 19, peq. vel.—Mineraes.....	110
		» 20, » » —Motano e lenha.....	110
		P. n.º 5, gr. vel.—Bilhetes de ida e volta...	111
		L. n.º 1, gr. vel.—Comboios transways.....	115
		P. n.º 7, gr. vel.—Bilhetes para a Galliza...	117
		Brinde offerecido aos Srs. assignantes	
		Caminho de Ferro do S. Gothard, folheto illus-	
		trado.....	105
Tarifas			
Distribuidas como annexos dos seguintes numeros			
Sul e Sueste:	NUMERO		
A. B. C. e D., gr. vel.—Passageiros.....	98		
N.º 2, peq. vel.—Cereaes.....	112		
Minho e Douro:			
P. 7, gr. vel.—Bilhetes de ida e volta.....	119		
P. 8, gr. vel.—Grupos de passageiros.....	»		
P. H. 3, peq. vel.—Carvão de pedra.....	»		
Companhia Real:			
Comionagens n.º 1	98		
L. n.º 2, gr. vel.—Bilhetes de assignantes....	104		
N.º 3, gr. vel.—Passageiros.....	106		

ASSIGNATURA

PORTUGAL: anno 2\$500; semestre 1\$400.—HESPAHNA: anno 17 pesetas.

UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA E BRAZIL: anno 4\$000 fortes.—Numero avulso, sem annexos, 120 rs.

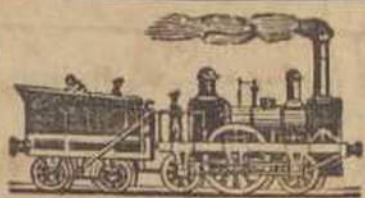
(Os numeros com annexos não se vendem avulso)

LISBOA

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO DE PORTUGAL

35—RUA IVENS—41

1893



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

AVISO IMPORTANTE

Com o proximo numero daremos como annexos as 4 tarifas especiaes das linhas do Sul e Sueste, para serviço de passageiros, e sobre ellas publicaremos um minucioso artigo explicativo.

SUMMARIO

O 5.º anno d'esta Gazeta.

Os negocios da Companhia Real.

A exposição Industrial do Porto.

Parte Official — portarias de 17, 19, 21 e 23 de dezembro do ministerio das Obras Publicas — decreto de 17 de dezembro do ministerio da Marinha.

Mappa da rede da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

Receita de todas as linhas portuguezas, até 31 de dezembro de 1891.

Carteira dos accionistas.

Balanço de 1891 — Movimento de passageiros no porto de Lisboa — Rendimento da Alfandega de Lisboa.

Maior e menor cotação mensal e annual, em 1891, dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Cotações dos titulos de caminhos de ferro.

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

A nova pauta.

Linhas Portuguezas — Beira Baixa — Torres Alcanena — Companhia Nacional — Mormugão — Comissão de engenheiros — linhas d'Africa.

Linhas hespanholas. — Linares a Almeria — Bilbao a Santander — Madrid a Barcelona — Medina a Salamanca — Zaragoza a Barcelona — Zaragoza ao Mediterraneo — Almansa, Valencia, Tarragona.

Linhas estrangeiras. — França — Suissa.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Annuncios.

O 5.º anno d'esta Gazeta

COMEÇA hoje, para esta *Gazeta*, um novo periodo annual, e o nosso primeiro dever, antes de encetar os novos trabalhos, é agradecer a todos que nos acompanharam durante o exercicio findo, ajudando-nos a desempenhar a missão que nos impusemos.

Collaboração com que nos honraram, conselhos e informações que nunca nos foram negados, auxilio e sympathia de que fomos objecto por parte dos nossos assignantes e do publico em geral, favores são que muito concorreram para nos tornar menos trabalhoso o cumprimento do nosso dever, e que muito agradecemos.

Uma das manifestações d'essa gratidão é a melhoria que procuramos continuamente introduzir no jornal, da qual este numero é testemunho.

O papel que hoje estreiamos, tanto do jornal como da capa, é novo, feito expressamente para esta *Gazeta*, nas acreditadas fabricas da companhia do Prado.

Na execução typographica procuramos melhorar sempre quanto possível; na disposição das diversas materias

não faremos alteração, por não nos parecer necessaria. Augmentamos, porém, consideravelmente a esphera das nossas informações, por meio de correspondencias directas do estrangeiro, que em breve começarão a ser publicadas.

Outras vantagens, de mais directa importancia continua-nos a offerecer aos nossos assignantes, taes como:

Bilhetes circulatorios em toda a Europa por preços reduzidissimos, os quaes fornecemos por contracto com uma acreditada agencia de Paris.

Com estes bilhetes o viajante realisa uma economia de 20 a 50 por cento no custo da viagem, vantagem que, em Portugal, só se pôde obter por intermedio da nossa Redacção.

Catalogos de preços das principaes casas, portuguezas e estrangeiras, constructoras de materiaes e machinas para todas as industrias.

Orçamentos e projectos de trabalhos; encarregamo-nos de lhes fazer formular tanto no que se refere a edificações como a todos os generos de construcções civis.

Representação dos nossos subscriptores que o desejarem em quaesquer assembleas geraes de bancos ou companhias.

Informações; damos-lhes todas as que nos peçam sobre o custo de transporte de mercadorias por caminhos de ferro, vias maritimas, etc., e sobre preços correntes dos generos nos mercados portuguezes.

Outra vantagem que desde muito não descuramos no nosso intento de conseguir é o offerecimento aos nossos assignantes de um **mappa de Portugal**, com todas as linhas de caminhos de ferro, traçadas com a maior exactidão.

Em breve esperamos poder realisar este desejo, tanto mais vehemente quanto é certo que um mappa n'este genero é da maior necessidade entre nós, mas emquanto não o conseguimos, damos já na pag. 5 d'este n.º um interessante mappa do traçado da rede da companhia portugueza, com a indicação das diferentes linhas e o lado onde se acham as estações.

Finalmente, aqui declaramos que é nosso empenho promover por todas as fórmulas o interesse de quantos nos tem acompanhado. Empenho e dever de que não nos eximimos.

Os negocios da Companhia Real

Está convocada, em definitivo, para o dia 7 a assemblea geral d'esta companhia que não se pode reunir, por falta de sufficiente capital depo sitado, no dia 23 de dezembro.

O que se passará n'essa sessão, notavel a todos os respeitos, pela alta importancia que, dentro e fóra de paiz tem os negocios d'esta companhia, — tão alta quo até o sr. ministro da fazenda lhe quer retirar o titulo

de *real*⁽¹⁾ que de direito lhe pertence, para que os seus negócios não se confundam com os do Estado — o que será apresentado á discussão e o que será resolvido não são pontos ainda susceptíveis de um parecer, porque a não existencia ainda do relatório nos prova que por enquanto não estão encerrados os trabalhos preparatórios para esta reunião, dependentes ainda de variadas circumstancias e de contingentes condições para poderem ser ultimados.

Entre as divergentes phases porque estas negociações teem passado accentua-se agora, felizmente uma tendencia, ao que parece, dos eredores estrangeiros os quaes, a julgar pela sua imprensa, estão mais convencidos de que os meios prudentes e conciliadores são os mais propensos a garantir-lhes os seus interesses presentes e futuros.

Aventa uma solução perfeitamente suasoria o nosso collega de Bruxellas *Moniteur des Intérêts Matériels*, e outros collegas se expressam na mesma ordem de ideias.

Um d'esses jornaes, mais intimamente ligado com o grupo dos obrigacionistas, depois de historiar as causas geraes que pozeram a companhia em embarços — as faustosas construcções, o abaixamento de tarifas — conclue que a questão é mais dos homens que das coisas, e que se o conselho actual, que está incompleto e apenas constituido por uma commissão de 7 membros, fôr accrescentado com homens novos, respeitaveis, representantes dos interesses dos crédores, estes terão os seus direitos garantidos e conseguir-se-ha por uma forma mais effectiva, acreditar de novo a companhia e compensar os sacrificios mais ou menos temporarios que ha que pedir aos credores.

«Porque, é necessario não nos illudirmos; continua o collega, a situação não póde salvar-se sem certos sacrificios no presente. Mas estes sacrificios serão feitos pelos crédores, não o duvidamos, se se lhes dão sérias garantias para o futuro. E não devem mesmo fazel-os senão com a condição *sine qua non* de que essas garantias lhes sejam dadas.»

Pela nossa parte achamos perfeitamente pensado este alvitre, mas dado que seja acceite, outras disposições ha que tomar emquanto ao presente e emquanto ao futuro, para metter no são os negocios da companhia real.

Para o fazer precisamos affirmar aqui uma declaração que nos parece indispensavel.

A redacção d'esta folha, apesar das boas relações que mantem com todas as administrações de caminhos de ferro do paiz, não recebe d'ellas a menor inspiração para o que aqui se escreve.

Além do terreno das meras informações nada mais temos do que a nossa maneira de ver, a nossa perfeita independencia jornalística, que nos dá plena liberdade de emittir o nosso parecer — bom ou mau — mas sempre o *nosso*.

Ora as causas a que nós, em geral, vemos attribuir o desgraçado estado a que chegou a mais importante companhia de Portugal não são todas aquellas a que essa desgraça é devida.

Veem de mais longe; filiam-se já nos tempos antigos, em que a companhia, com a aspiração, muito louvavel mas não menos infeliz, de ter uma linha directa para Madrid, resolveu garantir a construcção da linha de Cáceres.

Suppoz-se então que isso representava o ideal das operações, viram-se, n'aquella cidade da Extremadura, as montanhas rosaceas de phosphatos, e com o olhar habituado a essa côr, todo o traçado da escalvada e tor-

tuosa linha pareceu sorrir para um futuro brilhante de prosperidades.

Não se esperava então que as minas da California viessem em breve abastecer os mercados francezes; não se contava que novas minas se abrissem no proprio seio da França; não se podia prever a crise agricola da Irlanda que, depauperando os agricultores fechou aquelle mercado á phosphorite hespanhola.

Tout casse, tout passe, e, mas tarde, quando os productos dos phosphatos escassejaram pelos motivos que deixamos dito facil foi ver a triste situação a que aquelle sorvedouro de além da fronteira levaria a companhia.

Para lhe amenisar os resultados tiraram-se productos á linha portugueza em favor da hespanhola; generosos em extremo, administradores cumulativos das duas repartiam, os proventos em grossas fatias para além de Valencia, deixando para cá os restos magros.

Em 1884, quando se operou um movimento celebre nos annaes da administração da companhia, tudo isso se reconheceu, e foi escripto, e existe impresso, no relatório de então, como se reconheceu e se approvou que o contracto que dava aquella ominosa garantia não estava legalmente valido.

Podia então rescindir o a companhia, mas preferiu, parte pela propensão de manter a sua palavra honrada, parte pelos poderosos interesses que a isso se ligavam, mantet e modificar o que era modificavel.

A linha de M. C. P. continuou a sorver dinheiro á companhia portugueza augmentando cada anno o seu deficit.

Veio então o contracto do Oeste com o qual se contava diminuir os encargos, mas, de além da fronteira, novos embarços impediram a rapida realisação d'essa obra, que devia, em grande parte, melhorar as condições d'aquelle triste negocio.

Por ultimo appareceu a combinação do Grande Central; não mais feliz do que as suas antecessoras devia por ellas ser arrastada ao abysmo e consigo arrastar o ultimo credito da companhia.

Os interessados de Cáceres protestaram indignados, moveu-se a guerra á companhia real nas suas finanças, no seu credito; as cotações dos seus titulos foram arremecados pelo despenhadeiro, como se a melhor forma de garantir direitos fosse arrastar ao abysmo a entidade garante.

Pelo ultimo relatório que temos presente, desde 1882 a linha de Cáceres tem tirado á companhia portugueza o melhor de 3:000 contos de réis. Ainda no ultimo anno se foram n'essa voragem 471 contos; no final d'este anno essa conta não será muito inferior a 3:050 contos, representando um encargo annual de 193 contos para a companhia portugueza.

Pois bem—basta, no nosso parecer.

Sobre a validade do contracto primitivo ha sérias e justificadas duvidas; demos de barato que não as ha — é indifferente para o nosso raciocinio.

A companhia está em má situação; se não tivesse dispendido 3:900 contos, teria agora com que fazer face ás suas urgencias, não veria o seu credito abalado como está.

A educação do filho espurio custou-lhe cara; não deve elle ficar *in eternum* a cargo do pae, quando este não poupou fadigas para o manter. Hoje não tem mais; é caso para lhe dizer como n'aquelles sublimes versos do mallogrado engenheiro Alexandre da Conceição.

..... vae, sê homem, luta,
Trabalha agora tu.

(1) Sessão da camara dos pares de 28 de dezembro.

O descuido de faltar a compromissos ruinosos externos, não será, para a linha portugueza, superior ao que lhe resultará d'ella faltar aos do serviço das suas linhas. Nem o bom senso permite que por mais tempo se sacrifiquem interesses sagrados por devoções platonicas.

O proprio governo deveria ajudar, pelos meios que tivesse ao seu alcance, a conciliar estes resultados.

Nem esse mesmo deve consentir que por mais tempo as linhas portuguezas estejam sendo prejudicadas por encargos que lhes são extranhos. Quando os productos d'ellas satisfizerem os seus encargos quando tudo estiver em dia, equilibradas as finanças, regularizada a situação, não falta em Portugal onde empregar o remanescente que haja—ha muito que melhorar por cá, e muito necessario.

Que venham, pois, segundo os conselhos dos nossos estimados collegas estrangeiros, os representantes dos crédores tomar assento ao lado dos administradores portuguezes; que examinem todas as contas, que fiscalisem com todo o rigor os interesses dos seus committentes, e ajudem, com a sua competencia indispensavel, os seus collegas portuguezes a desempenhar a espinhosa missão de dirigir uma companhia em crise.

Veem cheios de boa vontade? encontra-a-hão egual em Lisboa; estão promptos a sacrificios? não acharão um só accionista, obrigatorio, crédor, empregado, que não os acompanhe; mas comece-se pelo principio. Não se sacrifiquem uns para que rejubilem outros; justamente os que semearam ventos deverão agora colher as tempestades.

E' uma prevaricação que aconselhamos?! Não; é a *struggle for life*, e é mais do que isso: é o arranco, desesperado, talvez, mas não menos desassombrado, que aqui deixa quem de longo tempo vê a mais importante industria do nosso paiz estrangulada pela serpente que creou no seu seio. Precisa por isso de um movimento heroico para a repellir—seja!

A exposição Industrial do Porto

II

O distincto escriptor sr. Oliveira Martins, n'um artigo ha pouco publicado, cremos que na *Provincia*, artigo que não lemos mas que conhecemos pela tradição que nos foi transmittida por diferentes pessoas, no Porto, graças á impressão que a sua leitura lhes deixou, relacionando tudo quanto o rodeava no seu escriptorio, quanto lhe servia para escrever, o papel, a tinta os objectos que tinha sobre a meza, encontrava que tudo era de procedencia estrangeira.

A visita á exposição do Porto, mais nos leva ao convencimento que de ha muito tinhamos de que *quem quizer* pode já, no nosso paiz, deixar de immergir o corpo e o espirito n'essa onda de estrangeirismo que tem sido o vicio mais desgraçado de nós todos.

E essa convicção tinhamo-la já porque, muito antes d'este reviramento feliz a que a desgraça vae obrigando o nosso povo, já o nosso espirito nos levára a preferir para o nosso serviço tudo que é portuguez, sempre que esses productos nos servem, e com elles podemos prescindir do estrangeiro.

Não vamos, bem entendido, ao radicalismo de dizer que em Portugal se possa, por completo, abstrahir da industria de fóra—não ha um só paiz no mundo que da industria extranha não seja mais ou menos subsidario—a America do Norte, no seu louvavel lemma exclusivista, a America para os americanos, não deixa

contudo, de receber da Europa milhões de productos que a sua industria não fabrica, ou que mais agradam ao gosto publico do que os manufacturados no paiz.

Mas o que provamos com o proprio exemplo é que os *que quizerem* viver quasi exclusivamente de productos portuguezes, terão algumas vezes que prescindir de um certo luxo, de uns objectos de gosto exquisito que os nossos artistas não produzem ainda em certos ramos, que contentar-se com algumas qualidades menos apuradas de varios artigos, mas não deixam, por isso de ter o necessario para quasi todas as necessidades da vida.

Se quizessemos, com a nossa mesa de trabalho, responder ao artigo do illustre economista a que acima nos referimos, poderíamos dizer-lhe que a penna com que traçamos estas linhas que vão ser impressas é, como a sua, estrangeira, uma penna-tinteiro americana, de que já n'este jornal tratámos, essa penna vinha cheia de tinta allemã, e só tinta allemã, por ser muito fluida, constava que n'ella podia ser applicada. Pois provemo-la com tinta portugueza, da fabrica Cambournac, de Lisboa, tinta que nos faz excellente serviço, que não duvidamos reputar superior á estrangeira e que nos custa a quarta parte do preço d'esta.

O papel em que escrevemos podia ser allemão, inglez ou suizo,—são muitos bons, não ha duvida—mas preferimos-lhe este que é portuguez, da fabrica do Prado; e não só para escrever o preferimos, mas para a impressão da nossa folha, vencendo a reluctancia dos impressores que tinham ainda ha pouco o prejuizo de que para impressão de jornaes não ha como o papel estrangeiro.

Na nossa frente um tinteiro de ferro e vidro attestamos que uma base de ferro, fundida na Empresa Industrial Portugueza, com dois depositos de vidro da Marinha Grande, pode constituir um elegante adorno de secretária, sem se recorrer á bijouteria que nos vem de Nuremberg.

Ao lado, n'um pequeno prato das Caldas da Rainha, é deposto o cigarro «Delicias» da Companhia Nacional, e junto d'aquelle contempla-nos o retrato do mesmo sr. Oliveira Martins (não se parece nada mas tem o nome por baixo) n'uma caixa de phosphoros da fabrica Boa-Fé; um maço de sobrescriptos, mais alem, ainda ha pouco sahido da fabrica no largo da Abegoaria, dos srs. Meco & Irmão, e uma caixa de attaches, producto da fabrica dos srs. Schalck, successores.

Juntemos a isto que a mobilia do escriptorio da nossa redacção é de fabricação portugueza, o fato que veste quem aqui escreve é de uma bonita phantasia da fabrica Campos Mello, que a comida lhe é servida em pratos da fabrica de Sacavem, e a bebida em copos da Marinha Grande e chavenas da Vista Alegre, e temos provado *que se pode viver* gastando muito pouco de generos estrangeiros.

Ora a exposição do Porto mais nos prova que ainda de outros productos podemos servir-nos, do paiz, taes como, comestiveis preparados, espirituosos, vellas de stearina, sabões, tecidos de todas as qualidades, obras de couro, mobilia, papeis pintados, metaes trabalhados vidros, ceramica, e mil outros que constituem ja um nucleo sufficiente para nos abastecer do que desejamos.

Da visita que ali fizemos tirámos *de visu* os seguintes apontamentos:

Um pavilhão em frente do palacio, no jardim, contem productos da fundição de Massarellos, no Porto; uma balança para pesar desde 50 grammas até 600 kilos, sistema especial da fabrica, prensas para azeite, escadas em espiral, tanques de ferro, bombas, guindastes etc.

Seguimos adiante, ao annexo em frete da avenida, construidoem 10 dias pela Companhia Aurifícia do Porto no qual, entre outros expositores, encontramos:

Bonitos azulejos e faianças da fabrica da Fonte Nova (Aveiro), amostras de metaes, ouro de Gondomar, prata de Castro Verde, ferro de Moncorvo, expostas pelo srs. André Pontvianne.

A fabrica de Crestuma expõe uma pequena turbina, motor a agua etc.

A fundição do Ouro, prensa para azeite.

Em frente d'esta, fabrica ceramica de Barcellos apresenta elegantes productos no systema allemão.

Ao centro uma columna de boiões e vasos, é a exposição de adubos da importantissima fabrica da Póvoa, da Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa.

Ainda n'esse annexo temos bellas installações de sabão, stearina, massas de purgueira e linhaça (elegante construcção) uma demonstração pratica do bom serviço que prestam os briquettes de carvão do Pejão, mineraes da Tapada, aparelhos de incendios etc.

Porcorramos toda a avenida e no outro extremo, teremos novo annexo em que figuram os vehiculos.

Chamam nos a attenção dois carros americanos, n.ºs 29 e 42, completamente construidos nas officinas da Companhia carris de ferro do Porto. São elegantes, de aprimorada construcção e acabamento. Foram envernizados a frio com verniz da fabrica de Augusto Gama & C.ª do Porto, e não obstante o trabalho ter sido feito em dia chuvoso, o envernizamento está perfeito.

A par destes expõe a companhia dos caminhos de ferro da Póvoa uma carruagem de 1.ª classe, feita nas suas officinas.

E' um *tour de force* que nos prova apenas boa vontade sem que nos prove os bons resultados. A apparencia não é agradável, o que também não quer dizer que a seja a do restante material que esta companhia tem importado.

Resta dizer que os eixos e rodados são estrangeiros, pelo que, a não se declarar isso, como não se declara, no catalogo, seria preferivel que a companhia da Póvoa expoesse só o que é fabricação sua.

No mesmo annexo expõe-se differentes vehiculos, um milord de Pereira Lessa (rua de S.ª Catharina) phaeton e carretas de Germano Valeins (largo de S.º Antonio do Bomjardim) ambos do Porto.

Terminadas estas visitas entremos no palacio, reservando-nos para no proximo artigo fallar dos productos que elle encerra.

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, a quem foi presente a conta de liquidacão da garantia de juro da companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do ramal de caminho de ferro de via reduzida de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1891 (segundo semestre do anno economico de 1890—1891):

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 31 de agosto findo da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar a referida liquidacão, e ordenar:

1.ª Que se pague á companhia nacional de caminhos de ferro a quantia de 31:152\$233 réis, importancia total do juro garantido e liquidado em relação ao segundo semestre do anno economico de 1890—1891;

2.ª Que esta liquidacão continue a ser considerada provisoria,

emquanto não estiverem concluidos todos os trabalhos, e rigorosamente feita a medição da linha.

O que, para os devidos effeitos, se com nuncia ao director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 17 de dezembro de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Tendo o director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro apresentado a conta de liquidacão da garantia de juro, relativa á exploração dos caminhos de ferro de Foz Tua a Mirandella, durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho do corrente anno (2.º semestre do anno economico de 1890—1891), mostrando se da mesma conta, feita em harmonia com os principios estabelecidos na portaria de 13 de julho de 1888, que a receita, deduzidos os impostos de sello e transito, foi durante aquelle periodo inferior 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 quantia de 29:611\$067,8 réis, que representa a importancia total do juro garantido relativamente a 544,67955 durante seis mezes:

Ha por bem Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer de 26 de outubro ultimo da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar a referida liquidacão e ordenar que á companhia nacional de caminhos de ferro concessionaria do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella seja paga, como liquidacão provisoria da garantia de juro do 2.º semestre do anno economico de 1890—1891, a referida quantia de 29:611\$067,8 réis.

O que se comunica ao referido director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 19 de dezembro de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar que se abra concurso no ministerio das obras publicas, commercio e industria, para a adjudicação de fornecimento de 9:000 toneladas metricas de carvão de pedra, proprio para machinas-locomotivas, para a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, e do Minho e Douro, designando-se para este concurso o praso de trinta dias, contados da data do respectivo annuncio; e devendo a abertura de propostas ter logar perante a commissão, que opportunamente se nomeará.

Paço, em 22 de dezembro de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Em virtude do disposto em portaria de 22 do corrente mez se annuncia que pelo espaço de trinta dias se abre concurso no ministerio das obras publicas, commercio e industria para a arrematação do fornecimento de 9:000 toneladas metricas de carvão de pedra, proprio para machinas-locomotivas, nos termos das clausulas d'este annuncio e com as condições, que abaixo se transcrevem.

1.ª O praso de concurso começa a correr da data d'este annuncio e termina no dia 23 de janeiro de 1892 pelas doze horas do dia.

2.ª A abertura das propostas terá logar pelas doze horas do referido dia 23 de janeiro de 1892 n'uma das salas do ministerio das obras publicas, commercio e industria perante a commissão que para tal fim for opportunamente nomeada.

3.ª Os arrematantes ficam sujeitos ás clausulas e condições geraes de empreitadas de obras publicas de 28 de abril de 1887 na parte applicavel e instrucções para a arrematação, adjudicação de obras publicas e suas respectivas liquidacões de 18 de julho de 1887 e disposições da portaria de 20 de fevereiro de 1889 em tudo que não for contrario ás condições d'este fornecimento.

4.ª Os documentos e propostas de preço a que se referem as condições 1.ª e 2.ª, deverão ser escriptos em papel sellado, sem o que não serão acceitos.

Direcção geral das obras publicas e minas, 22 de dezembro de 1891.—O conselheiro director geral, *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 3 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto da modificação das casas de guarda aos kilometros 6,64465—7,92932—8,64594—9,67798—16,29960—do caminho de ferro de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, apresenta do pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, e remettido pelo director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro com o seu officio n.º 1:829 de 24 de novembro proximo passado, e confirmar a auctorisação dada pelo me

director fiscal para a execução das referidas modificações, na conformidade das disposições do n.º 2.º do artigo 11.º do decreto de 31 de dezembro de 1864.

Paço, em 23 de dezembro de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando se com o parecer de 3 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 3 de novembro proximo passado, de adaptação das vias da estação de Torres Novas da linha ferrea de leste ao estabelecimento da segunda via da mesma linha, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Paço, em 23, de dezembro de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El Rei, conformando se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 30 de novembro findo: ha por bem approvar o projecto, datado de 16 do mesmo mez da modificação das vias da estação de Santarem, para as adaptar ao estabelecimento da segunda via da linha ferrea de leste.

Paço, em 23 de dezembro de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se, com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 16 de novembro findo: ha por bem approvar os projectos datados de 10 e 29 de agosto ultimo apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para a ligação da segunda via da linha de Cintra com as linhas das estações da Porcalhota, Queluz-Bellas e Cacem, com as seguintes condições:

1.ª Que a agulha ascendente da via de resguardo da estação da Porcalhota seja conjugada com um signal, que de noite indique, por meio de uma lanterna de vidro corado, a direcção em que a agulha se acha feita.

2.ª Que a agulha situada no ponto singular por onde, na estação de Cacem, têm de transitar os comboios ascendentes e descendentes, já indo, ou procedendo de Cintra, já dirigindo-se ou vindo de Torres Vedras, se acha conjugado, um disco de signaes que empeça ao encontro de trens que marchem em sitio contrario.

Paço, em 23, de dezembro de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 26 de outubro findo: ha por bem approvar o projecto datado de 27 de julho ultimo das obras a executar para a ampliação da estação de Abrantes no caminho de ferro de leste, apresentado pela companhia real dos caminhos ferro portuguezes, e cuja planta geral foi approvada por portaria de 18 de junho proximo passado.

Paço, em 23 de dezembro de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 26 de novembro findo da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar os projectos datados de 7 do mesmo mez, de uma rotunda de machinas e de uma cocheira de carruagens na estação de Campolide, apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em virtude do disposto na portaria de 29 de julho ultimo.

Paço, em 23, de dezembro de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

7.ª Repartição da direcção geral da contabilidade publica

Em conformidade com o artigo 21.º do contracto de 18 d'abril de 1881, celebrado em virtude das cartas de lei de 12 de abril de 1887 e de 17 de junho de 1880, e em cumprimento do que dispõe o § 9.º do artigo 1.º da carta de lei de 30 de junho de 1891, e o artigo 15.º do decreto da mesma data: hei por bem, tendo ouvido o conselho de ministros, ordenar que seja aberto no ministerio dos

negocios da fazenda, a favor do da marinha e ultramar, direcção geral do ultramar, um credito especial de 75:135\$470 réis, para completar o dividendo do segundo semestre de 1891, devido a «West of India portuguese guaranteed railway, company limited», devendo o mesmo credito ser inscripto na tabella da despeza extraordinaria do exercicio de 1891-1892, nos termos seguintes:

Capitulo 7.º—Dividendo sobre o capital levantado pela «West of India portuguese guaranteed railway, company limited» — réis 75:135\$470.

Os ministros e secretarios de estado dos negocios da fazenda e dos negocios da marinha e ultramar assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 17 de dezembro de 1891.—REI.—*Marianno Cyrillo de Carvalho—Julio Marques de Vilhena.*

Receitas de todas as linhas portuguezas até 31 de dezembro de 1891

Conforme é nosso costume dos annos anteriores, damos hoje, poucas horas depois de terminado o anno, um calculo approximado quanto possivel do que produziu a exploração de todas as linhas ferreas do nosso paiz até 31 de dezembro.

Não são, infelizmente, tão lisongeiros esses resultados como os que temos registrado nos annos anteriores.

O anno de 1891, verdadeiro *anno terrivel* para a nossa economia, como para a nossa finança, abalando com seus desastres successivos o nosso viver, depauperando a nossa producção, difficultando, pela elevação dos cambios, o nosso commercio, espalhando um malestar geral, fazendo resentir, paralyzar ou pelo menos restringir todas as operações, devia reflectir-se nas linhas ferreas por uma diminuição de transportes que affecta grandemente os seus productos.

D'este decrescimento apenas se salvou a rêde do Sul e Sueste, que deve fechar o anno com um augmento de receitas pouco inferior a 10 por cento.

O rendimento d'estas linhas em 1890 foi de réis.....	681.609\$700
Pelo ultimo boletim semanal que adiante damos, e alcança a 2 de dezembro, o producto d'este anno está em réis....	681.301\$681
Se a este producto augmentarmos as 4 semanas e 1 dia restantes, pela media d'aquelle producto, réis	58 802\$809
teremos um total de	740.104\$490
ou mais do que em 1890	58.504\$790

O augmento do movimento n'estas linhas foi proporcional em todos os artigos de trafego, o que nos prova que o seu desenvolvimento começa agora a accentuar-se de uma fôrma notavel.

O movimento annual pôde estimar-se em 358.000 passageiros e 160.000 toneladas de mercadorias.

As linhas do Minho e Douro, como aquellas pertencentes ao Estado, não foram tão felizes.

O seu rendimento deve encerrar-se com um *deficit*, resultado de uma diminuição geral em todos os transportes.

Renderam estas linhas em 1890 réis....	982.956\$460
Em 1891, até 9 de dezembro os productos fixam-se em	
Linha do Minho.....	395.765\$253
» » Douro	468.076\$891

Total réis.....	863.842\$144
Se a este producto juntamos mais 3 semanas e 1 dia, pelo producto da ultima, que foi 17.452\$383 ou réis	54.850\$346
acharemos o total annual de	918.692\$490
ou menos do que em 1890.....	64.263\$950

Esta diminuição é mais proveniente da linha do Douro do que das do Minho, o que nos faz crer que, além das causas geraes, para ella deve ter influido a redução nos transportes para a linha de Plasencia-Astorga e a de todos para além da fronteira, por motivo da interrupção que ultimamente se deu na linha de Barca d'Alva.

Com effeito, pelos dados que temos á vista, emquanto que no Minho a tonelagem de mercadorias augmentou, na do Douro diminuiu 14:000 toneladas o que na differença de productos é representado por uma diminuição de 36 contos.

O movimento d'estas linhas deve orçar durante o anno por 635:000 passageiros e 230:000 toneladas de mercadorias.

Da mesma forma, as linhas da companhia real accusam uma diminuição de productos, como passamos a demonstrar, tendo já os elementos necessarios até fim de outubro de 1891.

As receitas definitivas das linhas exploradas por esta companhia até o fim de outubro foram as seguintes:

Linhas	1891	1890
Leste e Norte	2.066.733\$357	2.138.647\$889
Ramal de Caceres ..	43.267\$288	41.407\$423
» » Coimbra ..	1.110.4\$355	10.407\$731
Cintra Torres	248.557\$818	238.341\$688
Urbana	36.770\$755	21.173\$927
Cintura de Lisboa ..	11.699\$533	16.020\$350
Cascaes	71.502\$880	51.139\$660
Total das linhas não subsidiadas	2.489.635\$986	2.517.138\$668
Torres Figueira Alfarellos (subsidiada) ..	178.111\$070	181.135\$452
Beira Baixa (idem) ..	27.280\$364	
Total geral	2.695.027\$420	2.698.274\$120
A menos em 1891 ..	3.246\$700	

Houve, portanto, uma diminuição de 72 contos nas linhas de Leste e de 5 na de cintura que em parte foi compensada pelo augmento de 2 contos no ramal de Caceres, 1 no de Coimbra, 10 em Cintra-Torres, 16 na linha Urbana e 20 na de Cascaes dando no total das linhas não subsidiadas uma quebra de 28 contos.

Nas linhas não subsidiadas a differença na de Torres-Figueira foi de 3 contos.

Em relação aos diversos generos de transporte excluindo a linha da Beira Baixa que não tem ponto de comparação no anno anterior, visto que só em 1 de setembro d'este anno abriu á exploração, temos que o serviço de passageiros produziu em todas as linhas mais 68 contos, o de grande velocidade mais 13 e o de mercadorias deu menos 112 contos.

Tomando pois como base o producto supra de 10 mezes e augmentando $\frac{2}{10}$ ao que se refere a todas as linhas menos á Beira Baixa, e o duplo para esta, visto que de dois mezes é aquella conta, e 2 mezes temos que juntar para completar o anno, achamos:

Total até 31 de outubro	2:695 contos
Mais $\frac{2}{10}$ de 2:668 contos	533 »
» da B. B.	27 »
Total	3:255 »
O rendimento em 1890 foi de	3:273 »

Ha portanto, apesar do producto da Beira Baixa, uma diminuição de receitas de réis

A linha da Beira Alta tambem teve uma forte diminuição das suas receitas.

Não lhe bastou o cuidado com que a sua exploração é feita, os esforços que emprega para adquirir trafego;

teve que obedecer á lei geral e fatal que por toda a parte fez decrescer os rendimentos d'esta industria, no nosso paiz.

Até 30 de novembro a sua receita effectiva elevou-se a:

Passageiros	Réis	106:644\$033
Grande velocidade	»	29:277\$252
Pequena velocidade	»	156:246\$710
Total	»	292:167\$995
Receita de 1 a 20 de dezembro ..	»	18:041\$871
Receitas provaveis de 21 a 31	»	12:000\$000
Receita total	»	322:209\$866
Receita de 1890	»	375:651\$165
A menos em 1891 ...	»	53:441\$299

As causas da diminuição foram a crise financeira porque estamos passando e n'uma pequena parte as linhas da Beira Baixa e Torres que teem desviado alguns transportes d'aquellas linhas.

Resumindo, podemos calcular, em numeros redondos, a receita das quatro redes de via larga de Portugal, em 1891 em réis..... 5:236 contos
contra réis, em 1890..... 5:314 »
diminuição no anno findo..... 78 »

Carteira dos Accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Não tendo podido constituir-se, por falta de representação de capital, a assembléa geral convocada para hoje, é a mesma assembléa novamente convocada para segunda reunião na sede da Companhia, no dia 7 do proximo mez de janeiro, pelo meio dia, podendo então deliberar com qualquer numero de accionistas e qualquer que seja o capital representado.

Lisboa, 23 de dezembro de 1891.

Não tendo comparecido no dia 23 do corrente mez, accionistas d'esta Companhia em numero legal para constituirem a assembléa geral extraordinaria, e estando annunciada segunda convocação para o dia 7 de janeiro proximo; o Conselho de Administração, de accordo com o Conselho Fiscal, deliberou aguardar até á reunião d'essa assembléa qualquer resolução que respeita ao pagamento do coupon das obrigações da mesma Companhia.

Lisboa, 28 de dezembro de 1891.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

SOCIEDADE ANONYMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

Tendo se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de janeiro de 1892, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 2460 — 8324 de 450\$000 réis; e aos n.ºs 13122 — 17723 — 19386 — 20337 — 25335 — 32429 — 35086 — 35529 — 39611 — 41264 — 41604 — 42151 — 45951 — 52521 — 5437, de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e do titulo com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro proximo.

No Porto, na sede da Companhia, rua de Bellomonte, n.º 49.

Em Lisboa, no London Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Paris, no Banque d'Escompte de Paris.

Em Amsterdam, na casa dos srs. Westendorp & C.ª

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de dezembro de 1891.

Mala Real Portuguesa

Sorteio das obrigações a amortisar em 2 de janeiro proximo, numeros:

5.002 — 5.047 — 5.096 — 5.125 — 5.194 — 5.196 — 5.225 — 5.255
— 5.368 — 5.370 — 5.378 — 5.384 — 5.390 — 5.435 — 5.438 — 5.483
— 5.527 — 5.541 — 5.575 — 5.596 — 5.625 — 5.627 — 5.656 — 5.660

— 5.672 —	— 5.758 —	— 5.771 —	— 5.781 —	— 5.793 —	— 5.866 —	— 5.868 —	— 5.883 —
— 5.942 —	— 5.946 —	— 5.998 —	— 6.005 —	— 6.006 —	— 6.033 —	— 6.087 —	— 6.091 —
— 6.104 —	— 6.128 —	— 6.129 —	— 6.235 —	— 6.254 —	— 6.270 —	— 6.280 —	— 6.322 —
— 6.341 —	— 6.346 —	— 6.350 —	— 6.374 —	— 6.445 —	— 6.507 —	— 6.557 —	— 6.573 —
— 6.632 —	— 6.637 —	— 6.645 —	— 6.653 —	— 6.675 —	— 6.679 —	— 6.686 —	— 6.718 —
— 6.752 —	— 6.809 —	— 6.819 —	— 6.877 —	— 6.878 —	— 6.890 —	— 6.911 —	— 6.922 —
— 6.924 —	— 7.019 —	— 7.021 —	— 7.040 —	— 7.061 —	— 7.067 —	— 7.083 —	— 7.101 —
— 7.183 —	— 7.192 —	— 7.223 —	— 7.249 —	— 7.260 —	— 7.292 —	— 7.293 —	— 7.299 —
— 7.304 —	— 7.322 —	— 7.339 —	— 7.388 —	— 7.423 —	— 7.485 —	— 7.564 —	— 7.587 —
— 7.613 —	— 7.625 —	— 7.681 —	— 7.794 —	— 7.697 —	— 7.737 —	— 7.739 —	— 7.794 —
— 7.834 —	— 7.854 —	— 7.869 —	— 7.885 —	— 7.982 —	— 7.987 —	— 8.004 —	— 8.096 —
— 8.118 —	— 8.175 —	— 8.313 —	— 8.366 —	— 8.426 —	— 8.445 —	— 8.629 —	— 8.613 —
— 8.616 —	— 8.660 —	— 8.697 —	— 8.720 —	— 8.726 —	— 8.728 —	— 8.847 —	— 8.850 —
— 8.856 —	— 8.860 —	— 8.864 —	— 8.867 —	— 8.886 —	— 8.900 —	— 8.975 —	— 8.991 —
— 9.019 —	— 9.021 —	— 9.068 —	— 9.112 —	— 9.144 —	— 9.252 —	— 9.273 —	— 9.332 —
— 9.341 —	— 9.369 —	— 9.468 —	— 9.484 —	— 9.511 —	— 9.554 —	— 9.587 —	— 9.600 —
— 9.621 —	— 9.625 —	— 9.638 —	— 9.653 —	— 9.669 —	— 9.682 —	— 9.696 —	— 9.725 —
— 9.729 —	— 9.734 —						

em titulos de uma obrigação; e

26 a 30 —	126 a 130 —	221 a 225 —	396 a 400 —	451 a 455 —
696 a 700 —	761 a 765 —	1431 a 1435 —	1736 a 1740 —	1751 a 1755 —
2.151 a 2.155 —	2.196 a 2.200 —	2.756 a 2.760 —	2.876 a 2.880 —	2.891 a 2.895 —
2.941 a 2.945 —	3.001 a 3.005 —	3.076 a 3.080 —	3.186 a 3.190 —	3.261 a 3.265 —
3.265 a 3.456 —	3.460 a 3.976 —	3.980 a 4.036 —	4.040 a 4.081 —	4.085 a 4.101 —
4.105 a 4.121 —	4.125 a 4.181 —	4.185 a 4.271 —	4.275 a 4.366 —	4.370 a 4.541 —
4.545 a 4.646 —	4.650 a 4.706 —	4.710 a 4.711 —	4.715 a 4.741 —	4.745

em titulos de 5 obrigações.

O pagamento de juro do semestre corrente, e dos titulos com os numeros mencionados será feito desde o dia 2 de janeiro proximo em diante.

Em Lisboa, no escriptorio da Empresa.
No Porto, na Nova Companhia Utilidade Publica.

Balanço de 1891

Alem de outros esclarecimentos que damos até a ultima hora, sobre o movimento economico do nosso paiz no anno findo de 1891, no que o nosso jornal pode, sem vaidade, considerar-se o unico, podemos, por informações officiaes, dar mais os seguintes:

Movimento de passageiros no porto de Lisboa para o Ultramar e estrangeiro durante o anno de 1891

Janeiro, entrados.....	785	Sahidos.....	4:203
Fevereiro	929	.....	3:746
Março	1:279	.....	4:081
Abril	1:454	.....	3:073
Maio	1:605	.....	1:940
Junho	1:435	.....	1:210
Julho	1:073	.....	1:209
Agosto	1:347	.....	1:528
Setembro	1:277	.....	1:390
Outubro	1:227	.....	2:057
Novembro	1:297	.....	1:847
Dezembro	1:214	.....	1:242

Somma..... 15:822 Somma..... 27:515

Circulo aduaneiro do Sul

Nota do rendimento até 31 de dezembro

Janeiro a novembro	9.740:099.355
1 a 31 dezembro	762:424.457
Total.....	10.502:523.812

A' ultima hora

Por absoluta falta de espaço e para darmos os esclarecimentos que publicamos aqui, somos forçados, bem contra nossa vontade, a retirar os boletins financeiros.

Maior e menor cotação mensal e annual em 1891, dos titulos de caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes, nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho		Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa . . .	Acq. Comp. Real. . .	103 000	98 000	92 000	90 000	94 000	80 000	90 000	81 000	69 500	68 000	60 000	60 000	—	—	—	—	39 000	27 500	27 500	27 500	26 500	26 000	20 000	20 000	103 000	16 500
»	Ascensores. . .	77 000	73 000	76 000	73 000	—	—	—	—	75 000	73 000	70 000	70 000	75 000	68 000	68 000	68 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	Nacional . . .	66 600	63 500	64 500	59 500	60 000	59 800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
»	Atrav. Africa. . .	79 000	77 500	78 000	76 500	76 000	74 000	75 000	69 500	69 500	61 500	72 000	67 500	70 500	69 500	70 000	68 500	68 500	61 000	61 000	60 000	60 000	59 000	60 500	79 000	59 000	
Paris	Comp. Real. . .	589	515	520	507,50	510	437,50	490	442	442,50	257	300	247,50	232,50	445	164,25	440	149	417,50	426,25	416,25	145	80	85	62,50	589	62,50
»	Norte Hesp. . .	350	345	355	310	356	347	354,25	336	340	297	322	308	313	297,50	295	277	299	287,50	297	247,50	242,50	213	215	356	Nov. 243	
»	Madrid Zarag. . .	315	308	321,25	307,50	322,50	315	325	347,50	345,75	310	318	308	315	300	295	278	294	287	275	247	230	205	237,50	325	Abrii 325	
»	Andaluze. . .	419	430	463,75	444,25	476,25	465	492	478,50	475	470	495	492	482,50	440	457,50	422,50	440	425	405	347,50	340	305	388,75	Jun. 495	» 305	
»	Obrig. Comp. Real. . .	335	346	335	327	334,50	305	314,75	299	300	264,50	295	268,50	268,50	207,50	224	185	240	155	183	159	165	445	163	Jan. 335	Dez. 425	
»	Norte Hesp. . .	109	106	120	147	145	144	140	109	100	397	401	399	399,50	384	395	310	397,50	394	387,50	340	374	352,50	372,50	Fev. 420	Ag. 310	
»	Beira Alta. . .	170	161	168,75	164	167,50	150	160	150	151	125	146,25	132	132,50	120	120	95	132	105	110	94,25	94,75	90	95	Jan. 170	Nov. 90	
»	Atrav. Africa. . .	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	185	
Londres . . .	Obrig. Atrav. Africa. . .	85	83	88,50	82	82,50	82,50	82,50	82,50	82	75	76	75	75	70	70	70	—	—	—	—	—	—	—	—	85	Ag. 70
Amsterdã . . .	» . . .	86,25	84	84,25	80	84	82	84	73	70,87	63	77	70	75,50	67,25	67,50	59,50	62	53,75	62	56	54	45,50	55,50	86,25	Dez. 48,50	
Bruxellas . . .	» . . .	86	75	86,10	79	85,50	82,50	85,50	84	85,50	66	78,50	66	72,50	72,50	72,50	64	65,50	64	60	55	60	60	56	86,40	» 50	
Berlim	» Comp. Real. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65,50	60,50	61	58	—	—	55,80	52,75	45	44,50	—	65,50	Nov. 44,50	

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

BOLSAS	TITULOS	1891 — DEZEMBRO — DIAS													
		16	17	18	19	21	22	23	24	26	28	29	30	31	—
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza...	—	48.000	—	48.000	47.500	—	—	—	47.500	47.000	—	—	46.500	—
	» Ascensores mechanicos...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris.....	» Atravez d'Africa	60.000	60.000	—	—	60.500	60.500	—	60.500	—	—	—	—	59.300	—
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza...	72,50	—	—	71,25	—	—	70	68,75	—	62,50	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal...	73,75	—	—	—	—	—	70	—	—	60	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha	242,50	245	245	245	245	244,25	232,50	235	236	220	248	222	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante...	232,50	235	232,50	232,50	235	234,25	230	231,25	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	375	375	380	—	380	370	365	362,50	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza...	436	—	—	440	—	—	425	427	—	427	—	427	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal...	444	—	—	440	—	—	438	435	—	435	—	434	—	—
	» Norte Hespanha, 4. ^a hypotheca	—	370	369	369	369	368	370,25	369,75	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres...	» C. ^a de Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Amsterd...	» Atravez d'Africa	54	50,25	50,50	50,50	51,75	51,75	51,75	—	50,50	50	50	—	—
	Bruxellas...	» Atravez d'Africa	56	56	56	55	55	56	56	—	56	56	56	—	—
Berlim....	» Companhia Real 4 1/2 0/0...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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	(1) Compre- hende as li- nhas de Les- te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Tor- res, ramal de Cintura, ur- bana e Cas- caes. (2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira ramal de Alfarel- los, e Beira Baixa.
	3 9 Dezemb	689	56.463:000	84.949	689	72.444:700	404:664	2.786.390:910	2.972.215:370	—	457.909:460		
	40 16 " "	"	51.243:000	74:373	"	66.577:460	96:629	2.760.480:910	2.900.403:670	—	444.406:760		
	3 9 " "	334	4.409:000	13:200	468	2.800:000	16:666	230.259:000	201.481:000	27.875:000	—		
	40 16 " "	"	4.906:000	11:688	"	2.800:000	16:666	235.459:000	207.281:000	23.769:000	—		
Sul e Sueste	49 25 Novemb.	475	41.396:820	21:420	475	49.455:350	28:328	688.492:410	648.376:600	50.415:510	—		
	26 2 " "	"	42.809:575	27:809	"	42.925:500	27:908	684.301:685	634.302:400	49.999:585	—		
	4 7 Outubro	340	23.413:234	68:862	340	20.879:081	64:408	706.679:316	711.528:255	—	33.536:750		
Minho e Douro	8 14 " "	"	20.021:530	58:886	"	20.511:093	60:335	726.700:875	757.052:348	—	31.340:775		
	19 25 Novemb	253	6.949:330	27:467	253	8.478:842	33:543	287.784:736	333.653:881	—	4.529:482		
Beira Alta	26 2 Dezemb.	"	5.911:469	23:368	"	8.441:043	33:245	293.696:205	342.064:924	—	2.499:574		
	15 24 Outubro	405	4.499:902	41:285	55	4.094:910	49:907	53.872:496	29.665:527	24.206:669	—		
Nacional (Mirandella e Vizeu)	22 28 " "	"	4.076:996	40:261	"	835:898	45:498	54.919:192	30.804:425	24.447:667	—		
	—	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—		
Guimarães	—	"	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	25 4 Dezemb	2803	4.604:805	592	2803	4.462:757	515	67.848:573	61.042:499	3.806:374	—		
Norte de Hespanha ..	2 8 " "	"	4.634:389	582	"	4.426:722	509	69.479:962	65.468:424	4.009:844	—		
	9 15 " "	"	4.747:874	624	"	4.524:233	514	71.227:847	66.992:355	5.235:482	—		
Madrid—Zaragoza—	26 2 " "	2672	4.269:407	475	2672	4.354:445	432	51.756:061	50.416:697	4.639:424	—		
Alicante	3 9 " "	"	4.230:883	464	"	4.021:654	383	52.986:967	51.441:292	4.845:655	—		
	49 25 Novemb.	894	308:423	345	894	288:321	223	43.447:544	42.938:758	478:756	—		
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	21 30 Novemb.	460	448:975	976	460	443:723	965	41.286:102	41.018:802	269:300	—		
Almansa—Valencia—	—	—	—	—	—	—	489	—	—	—	—		
Tarragona	3 9 Dezemb.	180	49:974	278	180	33:490	—	2.263:788	2.452:854	442:934	—		
Zafra a Huelva	40 16 " "	"	52:446	290	"	35:839	499	2.317:934	2.188:694	429:240	—		

As novas pautas

Em outro artigo d'este numero (sobre a exposição do Porto) affirmamos o nosso parecer francamente protec-cionista do trabalho nacional, mas proteccionista dentro dos justos limites do que em Portugal pode ser pro-uzido, e não partidario do agravamento de direitos so-

bre os artigos que a nossa industria não produz nem poderá produzir.

Ora pela nova pauta, em discussão nas camaras não se attende a este importantissimo ponto, em muitos ca-sos, e na impossibilidade de os citar todos, vamos refe-rir-nos a dois para os quaes chamamos a attenção dos nossos legisladores.

O primeiro é o que se refere ao material dos cami-

nhos de ferro sobre o qual temos aqui presente uma bêm elaborada exposição da companhia da Beira Alta, provando á saciedade que, a não se manter a portaria de 10 de setembro de 1878 e os actuaes direitos sobre esse material *que não pode de forma alguma ser construido no paiz*, a industria ferro-viaria fica impossibilitada de adquirir novo material; e obvios são os inconvenientes que d'isso provirão.

Na impossibilidade de transcrever todo este documento, que é importantissimo, vamos dar d'elle alguns trechos, modificando os algarismos para os adaptarmos ao ultimo projecto da pauta que é mais gravoso ainda do que o primitivo:

Os carris adoptados actualmente em todas as linhas ferreas do paiz de via larga, exploradas por companhias, são de aço, do peso minimo de 30 kilogrammas por metro corrente; em algumas linhas já se empregam carris de 40 kilogrammas por metro.

Segundo a nova pauta é pelo artigo 457 que deverão ser classificados os carris; temos portanto $30^k \times 500 =$ a 15.000 réis por metro corrente, ou sejam 30.000 réis por cada metro de via, que apenas custa posto em Lisboa 1.500 réis approximadamente.

N'estas condições, só os carris, sem accessorios, necessarios para 1 kilometro de via, pagariam de direitos 30.000.000 de réis.

Se insistirmos n'estes calculos, chegaremos á conclusão de que os direitos a pagar pela entrada do material fixo, serão superiores ao custo total, comprehendidas todas as despesas de expropriações, movimentos de terras, grandes obras d'arte, material, etc., etc., da linha ferrea a que o mesmo material for destinado.

Um cruzamento de via, fabricado de ferro fundido e forjado e aço, uma vez classificado como obra, fica sujeito, em virtude do disposto no artigo 36.º das instrucções preliminares da pauta actual, ao direito marcado no artigo 457 da nova pauta para a taxa de 500 réis por kilogramma.

O peso approximado de um aparelho completo é de 2.200 kilogrammas.

Temos pois $2.200^k \times 500 =$ 1.100.000 réis, quando o custo do material posto em Lisboa não é superior a réis 110.000 ou 120.000.

O mais simples aparelho para o transbordo de vehiculos pesa 2.800 kilogrammas, e suppondo na hypothese mais provavel que elle seja classificado como sendo todo de ferro, no artigo 470, teremos $2.800^k \times 400 =$ 1.120.000 réis de direitos para um aparelho do exclusivo uso nas linhas ferreas, cujo custo não será superior a 200.000 réis.

Uma plataforma rotatoria de 4^m,50, typo vulgarmente empregado nas linhas portuguezas, fabricada de ferro fundido e forjado, podendo facilmente separarem-se as peças de um e de outro para a classificação aduaneira tem o peso total de 7.000 kilogrammas, sendo 3.400 kilogrammas de ferro fundido e 3.600 kilogrammas de ferro forjado.

Temos portanto o seguinte:

Para o artigo 465.....	$3.400^k \times 50 =$	170.000
E para o artigo 470.....	$3.600^k \times 400 =$	1.440.000
Ou um total de.....		1.610.000

para cada plataforma, e o preço de custo posto em Lisboa não vae além de 400.000 a 450.000 réis.

O conselho póde certificar-se do que asseverámos indo a qualquer estação do caminho de ferro, e vendo o material encontrará vehiculos com a marca de importantissimas fabricas produtoras, de que não existem similares no paiz, empregando alguns milhares de operarios, produzindo uma variedade enorme de artefactos de um valor superior, em algumas d'ellas, ao de todas as fabricas e officinas metallurgicas de Portugal, e não obstante, não será difficil encontrar nos eixos, nas molas e em outras peças dos mesmos vehiculos as marcas particulares de Creusot, de Krupp, de Bachalam, de Cockerill e de tantos outros colossos de metallurgia.

Suppondo que o disposto na portaria de 10 de setembro de 1878 deixa de ser applicado ás peças separadas do material circulante, ou que a mesma portaria é annullada, vamos demonstrar quaes os direitos a que ficam sujeitas algumas d'ellas.

Um par de rodas, montado para wagons, fabricado o eixo e os aros de aço e as restantes peças de ferro, pesa pelo menos 900 kilogrammas. o que representa segundo o artigo 457.º, $900^k \times 500 =$ a 450.000 réis, ou sejam 900.000 réis só de direitos para os dois pares de rodas, empregadas em um simples wagon-plataforma, cujo custo do mesmo, completo, montado e prompto sobre os carris, em Lisboa, não excede de 400.000 a 430.000 réis

Os seis aros das rodas de uma locomotiva de typo mais commum nas linhas ferreas portuguezas pesam approximadamente $2.200^k \times 500 =$ 1.100.000 réis e o custo dos mesmos aros não excede 100.000 a 110.000 réis.

Os quatro aros das rodas de um wagon ordinario pesam $850^k \times 500 =$ 425.000 réis e o custo do mesmo material é de 42.000 a 45.000 réis.

Nada mais precisamos acrescentar sobre este ponto para provar quanta razão ha da parte das companhias para protestar contra este augmento de direitos.

A segunda questão faz o objecto de uma outra representação que tambem nos foi enviada pelo activo e acreditado negociante de carvão, o sr. Borges da Silva, contra os projectados direitos impostos a este artigo.

São tambem importantes e persuasivos os seus argumentos e d'elles se deduz que a manterem-se os projectados direitos conseguir-se-ha com elles, não proteger a nossa industria que actualmente tem consumo mais que sufficiente para o que produz, mas agravar de uma forma pasmosa o viver das classes pobres que são as subsidiarias d'este commercio.

Entre outros importantes argumentos diz o sr. Borges da Silva:

«Importe-se tão sómente o indispensavel, e proteja-se a entrada de generos de primeira necessidade, como é o carvão vegetal. O carvão produzido no nosso paiz não chega para o seu consumo, porque os montados estão explorados e os costeios são carissimos. Ha 15 ou 20 annos alguns dos principaes lavradores do Alemtejo—José Maria dos Santos, Francisco Simões Carneiro e outros—produziam nas suas herdades mais de 1.000 tonelladas cada um e cada um anno; pelo rio de Coruche vinham mais de 1.500 tonelladas; pelo Tejo vinham talvez 1.500 tonelladas; pela ribeira do Sado recebiam cerca de 1.200 tonelladas; pelo rio de Odemira, Sines e Porto Covo talvez 1.500 tonelladas; e finalmente pelo caminho de ferro das estações o Entroncamento, Elvas e Marvão e intermediarias recebiam-se talvez 10.000 tonelladas.

Hoje o consumo é superior, e algumas das fontes de receitas acima estão completamente esgotadas, pois nem do rio de Coruche, Odemira, Sines e Porto Covo que não vem uma unica tonellada de carvão ao mercado de Lisboa já ha uns poucos de annos, por todos os montados estarem explorados n'aquellas regiões. Os montados na ribeira do Sado estão quasi totalmente explorados. Os dos lavradores acima elles proprios podem responder pois hoje não fabricam, talvez, 200 tonelladas. Podiamos n'este ponto dar largas explicações á illustrada Commissão, e deduziria razões tão convenientes como humanitarias para mesmo riscar da pauta o direito de importação do carvão vegetal, pois com o direito de consumo já elle fica bem sufficientemente sobrecarregado.»

Linhas portuguezas

Linha da Beira Baixa.—Consta-nos que em breve vae ser restabelecido o serviço dos comboios correios n'esta linha, que se tinham supprimido por medida de precaução, attendendo ás copiosas chuvss que iniciaram este inverno e que occasionaram varios desprendimentos de terras dos taludes de algumas trincheiras, especialmente na parte da linha ao longo do valle do Tejo.

Os terrenos em que a linha foi construida, cortando os contrafortes que formam entre Abrantes e Rodam a margem direita do Tejo, são de natureza a fazerem prever os desabamentos que teem tido lugar, e que só findarão depois de invernos successivos terem descampado os taludes das terras que não resistem á acção das aguas pluvias mais ou menos infiltradas no terreno.

Torres Novas-Alcanena.—Foi dada ordem para que se proceda com a maior urgencia aos trabalhos d'esta linha de forma que se espera estarão construidos em fim de janeiro corrente.

Podemos dar os parabens aos alcanenenses.

Companhia Nacional.—No edificio da Associação Commercial de Lisboa houve uma reunião dos portadores de obrigações d'esta Companhia, que no semestre passado reduziu o juro das obrigações á quarta parte.

Presidiu o sr. visconde da Lançada, secretariado pelos srs. Nogueira Pinto e Mello e Sousa, declarando que fôra convocada para lhe ser presente o resultado a que tinha chegado a comissão de obrigatarios, eleita em junho ultimo.

O relatorio da comissão conclue pela necessidade de usar dos meios judiciais contra a companhia. Depois do sr. Augusto Crespo ter perguntado se havia alguma proposta de conciliação, apresentada pela direcção da companhia, e havendo resposta negativa, foi resolvido por unanimidade que fossem dados plenos poderes á comissão, para em juizo, ou fóra d'elle, resolver a questão.

Mormugão.—O caminho de ferro de Mormugão rendeu, na semana finda em 21 de novembro, 5:212 rupias ou 2:084.7800 réis, menos 2:947 rupias ou 1:178.7800 réis do que em igual periodo do anno anterior. O trafego de mercadorias foi de 3:889 rupias e o movimento de passageiros de 1:323.

Comissão de engenheiros.—Regressaram da linha da Beira Baixa, da estação de Belver, os srs. engenheiros Montenegro e Vargas, que foram completar alguns trabalhos de estudo d'esta linha, relativos a uma comissão de que foram encarregados pelo ministerio das obras publicas.

Devem voltar brevemente á linha por não ter permitido o tempo concluir as observações a que iam proceder.

Linhas na Africa.—Consta ao *Seculo* que o sr. Van Laun, capitalista de Londres, que havia comprado á Companhia de Moçambique a concessão do caminho de ferro da Beira a Massikese, a vendeu agora á *Companhia British South Africa* pela quantia de 295:000 libras, sendo 20:000 em dinheiro e 275:000 em acções liberadas.

—O sr. Leão Cohen, negociante portuguez, estabelecido em Lourenço Marques, pediu ao governo o privilegio para a construcção, no local denominado *Ponta Vermelha*, de ascensores por meio de tracção mechanica ou animal, com o fim de estabelecer comunicação facil entre a praia e aquella cidade.

Linhas hespanholas

Linares a Almeria.—Segunda feira ultima verificou se a avaliação dos terrenos no concelho de Almeria que hão-de ser occupados pelo caminho de ferro de Linares.

Diz-se que em janeiro proximo fará a companhia o deposito, tomando conta dos terrenos e dando grande impulso aos trabalhos.

Bilbao a Santander.—Em alguns circulos de Bilbao dá-se como segura a formação de uma companhia que ha de construir um caminho de ferro que ligue a referida villa com Santander.

Parece que a via será estreita; principiará em Zalla, estação do caminho de ferro de Cadagua, e, atravessando o valle de Carranza, entrará na provincia de Santander.

O sr. D. Manuel Estibaus, inspector geral dos caminhos, canaes e portos, em representação e como delegado especial da direcção de obras publicas, foi encarregado de remover as difficuldades que se oppõem á circulação do trafico pela agglomeração de mercadorias em algumas estações da rede de Madrid a Zaragoza e Alicante.

Partiram para Valencia o chefe de fiscalisação da Companhia dos caminhos de ferro do Norte, sr. Dubois, os inspectores srs. Veron, Arce e Garralda, e os officiaes srs. Ferrer e Calahorra, com o fim de tomar posse das linhas.

Madrid a Barcelona.—Estão muito adiantadas as obras do caminho de ferro directo de Madrid a Barcelona.

Já ha installados alguns empregados em varias estações, e em breve se farão em Garna as provas da ponte sobre o Ebro.

Medina a Salamanca.—A camara de Salamanca, em uma das suas ultimas sessões, concordou em pedir á Deputação provincial que se opponha á venda do caminho de ferro de Medina del Campo aquella cidade, venda combinada entre a empresa d'esta linha ferrea e a companhia dos caminhos de ferro do Norte.

Zaragoza a Barcelona.—A companhia do caminho de ferro de Tarragona a Barcelona e França solicitou a auctorisação para a abertura ao serviço publico da secção de Morala Nueva a Fayon (linha directa de Zaragoza a Barcelona). As estações d'esta secção chamam-se: Mora la Nueva, Ascó, Flix, Ribarroja e Fayon. A distancia de Mora la Nueva a Fayon é de 39 kilometros, resultando que a linha directa entre Zaragoza e Barcelona será aberta ao publico brevemente, com as actuaes linhas, e a nova secção de Zaragoza a la Puebla (70 kilometros) e de Fayon a Zaragoza (193 kilometros). Falta pois o trajecto de Puebla a Fayon, no qual se trabalha activamente.

Zaragoza ao Mediterraneo.—Os pleitos relativos á emissão das obrigações da companhia dos caminhos de ferro de Zaragoza ao Mediterraneo, terminaram por fim. O recurso de contra a sentença do tribunal foi retirado. Além d'isso, a acção que a companhia se dizia estava disposta a instaurar contra o *Banque d'Escompte*, para obter danos e interesses em reparação do prejuizo que resultou do atraso na entrega dos fundos, não terá logar, porque esta ultima difficuldade foi resolvida por meio de transacção, mediante uma redução de 300:000 francos na comissão que devia ser paga ao *Banque d'Escompte*, a companhia do caminho de ferro renunciou a sua demanda. Os fundos depositados na caixa dos depositos e consignações vão, pois, ser entregues aos fiel-commissarios; o *Banque d'Escompte* perceberá como comissão pela collocação dos titulos uma somma de 500:000 francos, e emquanto aos obrigacionistas receberão os titulos definitivos em troca de seus talões provisionaes, tão depressa os fiel-commissarios tomem posse dos fundos.

Almansa, Valencia, Tarragona.—Desde hoje começa esta rede a ser explorada pela companhia do Norte de Hespanha, em virtude do contracto de que em tempo demos noticia.

Tambem passa ao Norte de Hespanha o caminho de ferro economico de Carcagente a Gandia e Denia.

Telegrapham de Valencia dizendo que tem produzido bom effeito n'aquella cidade que a Companhia do Norte tenha adquirida o caminho de ferro de Valencia a Utiel, e que se espera estejo concluida em breve a linha até Madrid.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

O metropolitano parece que ainda não vae d'esta.

A comissão de viação do conselho municipal em sessão de 23 de dezembro resolveu sobre o relatorio de mr. Carire, respectivo á abertura da rua Réaumur, primeiro passo para o metropolitano.

O contracto estava concordado com o *Crédit Foncier*, emprestando este 50 milhões de 3,65 % e 70 milhões a 3,72 %.

A cidade receberia 25 milhões em 15 de novembro de 1892, 25 em 15 de maio de 93, igual quantia nos tres annos seguintes e 25 em 1897.

O pagamento do juro e amortisação só começará em 1898. Mas n'este ponto u na proposta apresentada por mais de metade dos conselheiros veio ainda addiar a discussão para a proxima sessão, isto é, depois da discussão do orçamento.

Ao mesmo tempo o prefeito do Sena declara que os accordos com os financeiros que sollicitaram a concessão dos trabalhos da rua Réaumur terminaram em 31 de dezembro e não poderão ser prorogados, não só porque já o foram muitas vezes, como porque varios estabelecimentos interessados fixaram aquella data como a ultima inadiavel.

Não haverá tão cedo, pois, o metropolitano de Paris.

Na guerra como na guerra.

A companhia de P. L. M. recebeu da de Tarragona a Barcelona e França notificação de que desde 1 de março será annullada a tarifa combinada existente entre as duas linhas por um tempo de França para a Catalunha dos carvoes de la badiashallum de Grand.

Era a ultima tarifa de preços reduzidos de que a companhia de Hespanha que restava annullar.

SUISSA

A questão do resgate do caminho de ferro de Sion e de Evry provocou, segundo disse o *Journal de Geneve*, a intervenção do presidente da confederação, que era o sr. Monod, chefe da direcção dos caminhos de ferro.

A votação deu o resultado de 477.045 votos contra 128.787 a favor.

Este projecto era o segundo passo para o monopollio ferro-viario do estado, tendo o primeiro sido a compra de 80:000 acções de 100 francos de valor nominal, e a emissão de 200:000 acções de 100 francos de valor nominal, para a companhia de Sion e de Evry.

é absolutamente propenso ao monopólio pelo Estado das diferentes linhas e assim o entendia o presidente federal o sr. Welli.

A maioria dos eleitores foi, porém, contraria a este parecer, o que não impede que elle volte á tella da discussão e que n'um futuro plebiscito a questão seja vencida e a industria ferro-viaria passe de vez na Suissa a pertencer ao paiz.

Avisos de serviço

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Annulação do antigo serviço de viagens circulatorias

Desde 1 de janeiro de 1892 ficará annullada a tarifa de bilhetes para viagens circulatorias no paiz, de 15 de agosto de 1884, combinada com as linhas do Minho e Douro, Beira Alta, Guimarães e Porto á Povoá e Famalicão.

Lisboa, 15 de dezembro de 1891.

Desde 1 de Janeiro de 1892, ficará annullada a tarifa de bilhetes para viagens circulatorias no paiz, de Agosto de 1884, combinada com as linhas do Minho e Douro, Beira Alta, Guimarães e Porto á Povoá e Famalicão.

Lisboa, 15 de Dezembro de 1891.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

A partir d'esta data a sede d'esta Companhia é transferida para a rua Nova do Carvalho n.º 71, 2.º, a S. Paulo, onde se acham já installadas todas as repartições.

Lisboa, 19 de dezembro de 1891.

Arrematações

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço de Via e Obras

Tarefa n.º 7—Fornecimento de dois lotes de 10.000 travessas de carvalho cada um, com a indicação de A e B.

Na estação de Lisboa em Sant'Apollonia, secretaria da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, perante o sr. Engenheiro chefe d'Exploração, pela 1 hora da tarde do dia 11 de janeiro proximo futuro, serão recebidas propostas para o fornecimento de dois lotes de 10.000 travessas de carvalho cada um, com a indicação de A e B, destinadas á conservação da Via.

As condições para adjudicação, estão desde já patentes na estação de Sant'Apollonia e repartição de Via e Obras.

As propostas deverão ser dirigidas ao Engenheiro chefe d'Exploração em carta fechada, tendo exteriormente no sobrescripto a indicação:—Proposta para o fornecimento de 10.000 travessas de carvalho em dois lotes (lote A ou lote B)—, e ser redigidas segundo o theor seguinte:

Eu abaixo assignado, residente em....obrigo me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes 10.000 travessas de carvalho, lote A ou B, sendo 2.000 de 2,80x0,12x0,24 pelo preço de....réis cada uma—7.000 de 2,80x0,13x0,26 pelo preço de....réis cada uma e 1.000 de 2,80x0,14x0,28 pelo preço de....réis cada uma, na conformidade das condições patentes na repartição da Via e Obras de que tomei pleno conhecimento. (Data, assignatura e preços devem ser por extenso e em letra bem intelligivel).

Para concorrer a esta adjudicação, cada licitante depositará previamente no cofre da Companhia a quantia de 80.000 réis que lhe será devolvida se a proposta não for acceite, de que será avisado.

O documento comprovativo d'este deposito acompanhará a proposta, mas fóra do involucro fechado contendo a proposta.

Desejando qualquer concorrente fazer proposta para os dois lotes deverá fazel-as em cartas separadas com a indicação do lote A ou do lote B.

Em caso d'empate no preço das propostas, proceder-se-ha, acto continuo, á licitação verbal entre os licitantes que offerecerem igual preço, não sendo admittido lanço inferior a 1.000 na totalidade do fornecimento.

Serviço de Via e Obras

Tarefa n.º 9—Ampliação dos edificios da estação d'Abrantes—Base de licitação 14.908.700 réis.

Na estação de Sant'Apollonia em Lisboa, secretaria da exploração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes perante o sr. Engenheiro Chefe da Exploração, pela 1 hora da tar-

de do dia 9 de janeiro proximo, serão recebidas propostas para a arrematação da tarefa n.º 9 (serviço de Via e Obras) ampliação dos edificios da estação d'Abrantes na linha de Leste.

As condições, plantas, perfis para esta adjudicação estão patentes na estação de Sant'Apollonia, repartição de Via e Obras.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao sr. Engenheiro Chefe d'exploração em Lisboa, estação de Sant'Apollonia, indicando no sobrescripto: Proposta para a ampliação dos edificios da estação d'Abrantes, na linha de Leste, e redigidas segundo o theor seguinte.

Eu abaixo assignado, residente em.....obrigo me a executar a tarefa n.º 9 de Serviço da Via e Obras da Companhia Real—Ampliação dos Edificios da estação d'Abrantes na linha de Leste, segundo as condições patentes na repartição do mesmo serviço da Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento, pela quantia total de.....réis (por extenso)

Data e assignatura (esta por extenso em letra bem intelligivel).

Para concorrer a esta adjudicação cada proponente depositará previamente na caixa da Companhia a quantia de tresentos e sessenta e dois mil setecentos e dez réis a qual lhe será devolvida não lhe sendo acceite a proposta, do que receberá aviso.

Acompanharão a proposta em sobrescripto separado os seguintes documentos:

1.º Um certificado do deposito provisorio feito na caixa da Companhia.

2.º Um attestado que abone a capacidade do proponente, para a execução da obras.

Havendo empate nas propostas proceder se-ha á licitação verbal em acto continuo entre os licitantes, não se admittindo lanço inferior a 1.000 réis.

Compra de 50:000 tonnelladas de carvão

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, recebe até ao dia 15 do mez de janeiro de 1892, propostas em carta fechada ou em telegramma, para o fornecimento de 50:000 tonnelladas inglezas de carvão de pedra, nas seguintes condições:

1.ª—O carvão será—Lancastre's *Sriffin Nantiglo*, ou *Riska*.

2.ª O fornecimento comeará em Fevereiro e terminará em Dezembro de 1892 dividido em quantidades mensaes de 4:500 tonnelladas inglezas aproximadamente.

3.ª O deposito provisorio será de lb. 100 (450\$000) feito em Lisboa na caixa da Companhia.

4.ª O concurso versará sobre o preço do carvão posto a bordo, junto ao Caes da Companhia, ficando apenas por conta da mesma Companhia os direitos aduaneiros e as mais despesas de descarga.

Leilão

Em 11 de janeiro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermedio do Agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 33.º das disposições commerciaes ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade e em vigor nas linhas d'essa Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 1 de Novembro de 1891, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas de que poderão ainda retirar-as pagando o seu debito á Companhia para o que deverão dirigir-se ao Serviço do Trafego, na estação Central do Rocio, todos os dias não santificados até 9 do dito mez das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa 21 de Dezembro de 1891.

H. PARRY & SON

Officinas de machinas

Caldeiras e construcções navaes

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36 ESTALEIRO

NO

LISBOA

GINJAL

EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Sociedade Anonyma = Responsabilidade Limitada

Capital social Rs. 450:000:000 — Capital realisado Rs. 180:000:000

Séde = Rua de Luiz de Camões 115 = Santo Amaro, LISBOA

ADRESSE TELEGRAPHICO **SANTO AMRO** = TELEPHONE N.º 168

Esta Empresa, proprietaria das officinas de construcções metallicas em Santo Amaro, encarrega-se de fabricar, fundir construir e collocar, tanto em Lisboa e seus arredores, como nas provincias, ultramar, ilhas, ou no estrangeiro, quaesquer obras de ferro, para construcções civis, mechanicas ou maritimas.

Acceita portanto encomendas para o fornecimento de trabalhos em que predominem estes materiaes, taes como :

TELHADOS, VIGAMENTOS, COPULAS, ESCADAS, VARANDAS, MACHINAS A VAPOR E SUAS CALDEIRAS, DEPOSITOS PARA AGUA, BOMBAS, VEIOS E RODAS PARA TRANSMISSÃO, BARCOS MOVIDOS A VAPOR, ESTUFAS DE FERRO E VIDRO, FOGÕES, PONIES PARA ESTRADAS E CAMINHOS DE FERRO, CANALISAÇÕES, COLUMNS, ETC., ETC.

De TUBAGEM DE FERRO FUNDIDO PARA CANALISAÇÕES DE AGUA, GAZ OU ESGOTO, tem sempre em deposito grande quantidade das dimensões do mappa seguinte, bem como as peças de ligação correspondentes.

Diametro interno		Compr.to em metros		Diametro interno		Compr.to em metros	
Pollegadas	Metros	Total	Util	Pollegadas	Metros	Total	Util
1 1/2	0,038	1,880	1,825	6	0,150	3,100	3,000
2	0,050	2,000	1,940	7	0,175	3,100	3,000
2 1/2	0,062	2,750	2,685	8	0,200	3,100	3,000
3	0,075	2,750	2,680	10	0,250	3,100	3,000
4	0,100	2,750	2,670	12	0,300	3,100	3,000
5	0,125	2,750	2,660	16	0,400	3,100	3,000

Estes tubos são todos garantidos para a pressão de 10 atmospheras, fabricando-se para as maiores pressões por encomenda especial; e serão envernizados quando o freguez o exija.

Para facilitar a entrega de pequenas encomendas de fundição, tem um DEPOSITO NA RUA DE VASCO DA GAMA, 19 e 21, ao ATERRO, TELEPHONE n.º 29, onde se encontram amostras, padrões de grandes ornatos e em geral o necessario para construcções civis, e onde se tomam quaesquer encomendas de fundição.

Toda a correspondencia deve ser dirigida á

EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro — LISBOA

DYNAMITE GOMMA

1\$000 reis o kilo

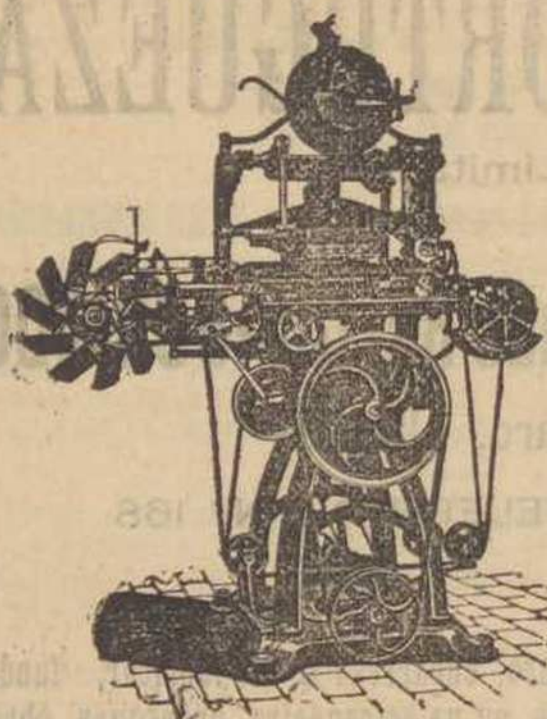
Fabrica na Trafaria

Preços: — Dynamite n.º 1, cada killogramma..... 850 réis
 » » » 3, » 450 »

Capsulas, a caixa de 100: S. 460 réis — D. 700 réis — T. 900 réis.

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

Agentes em Lisboa: Lima Mayer & Filhos, R. da Prata, 59, 1.º — Agente no Porto: José Rodrigues Pinto e Pinho — R. do Almada, 111, 1.º



GANDENBERGER'sche MASCHINENFABRIK

GEORG GOEBEL — DARMSTADT — ALLEMANHA

Fabrica ha muitos annos como unica especialidade

Toda a qualidde 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, a mesmo tempo **dos dois lados**, com diversas cores, **saíndo numerados**, perfurados e cortadas **um a um** de 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.**

Sociedade Anonyma de MARCINELLE e COUILLET

COUILLET — BELGICA

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'aço, Laminóirs, Officinas de construcção, Forjas, Fundição, Caldeiraria

PRODUÇÃO ANNUAL: 18.000.000 FRANCOS (3:240 CONTOS DE RÉIS)

Numero de operarios 5:500

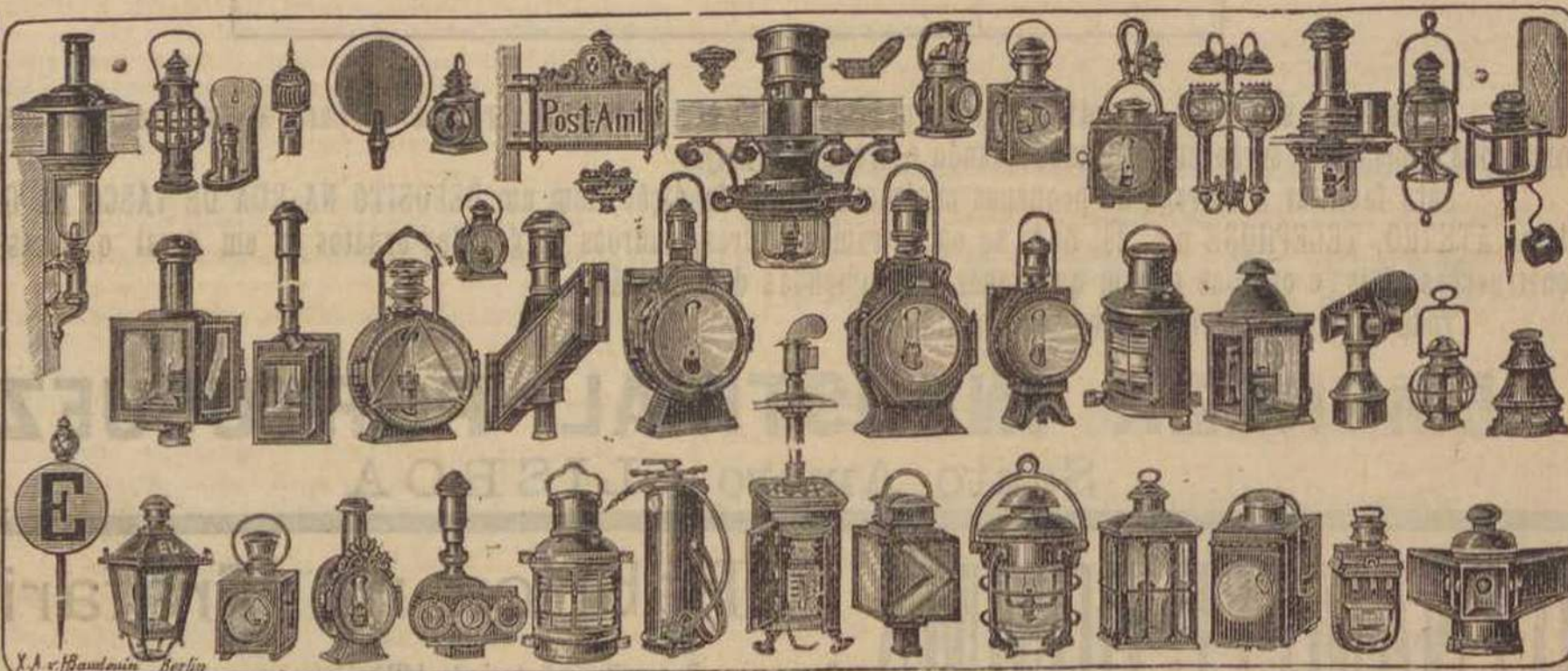
Representantes em Portugal: — Lisboa, A. F. Cast. R. dos Fanqueiros 121 — Porto, Glama & Leite

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

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

Apparelhos d'esgoto, Motores de grandes forças, para extracção, 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.

MATERIAL DE GUERRA PARA A ENGENHARIA E A ARTILHERIA



Fornecedor de APPARELHOS DE AQUECIMENTO E ILLUMINAÇÃO

— PARA —

CAMINHOS DE FERRO, Correios e marinha

F. F. A. SCHULZE

Fehrbellnerstrasse 47/48 — BERLIN

SOCIÉDADÉ ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

DE

MALINESDirector gerente — **DIVOIRE**

Material para caminhos de ferro, linhas americanas, rodas para locomotivas, tenders, wagons e tramways

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA**MALINES — Belgica****CONSTRUÇÕES EM TODO O GENERO**

Escriptorio: rua de José Estevão, n.º 11, 1.º

LISBOA

Encarrega-se de todo o genero de construcções por empreitada ou administração.

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

Rua de José Estevam, 11, 1.º

**DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS**

DE

João Carlos da Fonseca**62 — RUA DE VASCO DA GAMA — 66****LISBOA**

Tubos de grès para canalisações. — Ladrilhos para pasquet. — Cimentos. — Tijolo e barro refractario. — Balaustres para platibandas. — Estatuas e vasos para ornamentos.

Preços limitadissimos**FILTRO CHAMBERLAND****SYSTEMA PASTEUR**

O unico filtro industrial capaz de se oppôr efficaçmente à transmissão das doenças pelas aguas destinadas à alimentação.

Filtro adoptado mediante concurso para o serviço do exercito francez.

Deposito especial para Portugal

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79**LISBOA****VIUVA SERZEDELLO****DEPOSITO DE DROGAS**

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO**SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGAMENTOS****RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO****23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24****LISBOA****COMPANHIA NACIONAL
DE
FUNDIÇÃO E FORJAS***Sociedade anonyma de responsabilidade limitada***CAPITAL RÉIS 337:500\$000****Caldeiraria, Serralheria e Fundição**

MACHINAS e caldeiras a vapor, tectos de ferro e zinco, vigamentos de ferro,apparelhos de distillação, bombas, fogões de 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 Luiz de Camões, 10. — (Alcantara)

CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVEIS

da mais moderna e perfeita construcção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE**WALTHER & COMP. A****KALK — Colonia S/Rheno**

Ligação de tubos sem massa nem amiantho nem outros materiaes analogos

APPARELHO EILERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

EXPULSÃO MECHANICA DOS RESIDUOS DA CALDEIRA

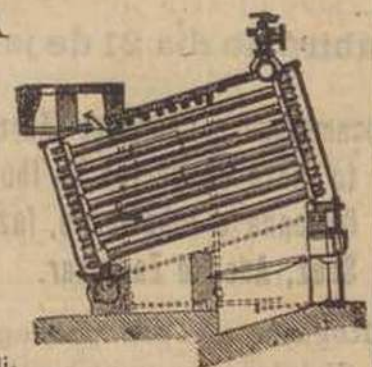
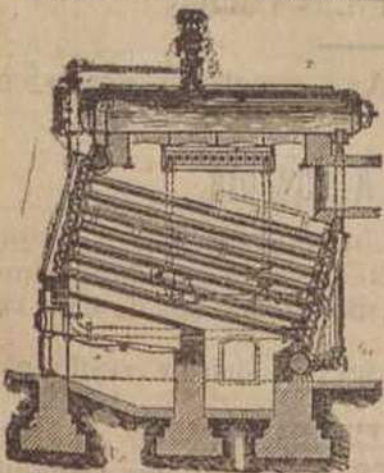
Patentes de invenção na Allemanha e estrangeiro

VANTAGENS—Segurança—economia—aquecimento rapido—alta pressão—vapor secco—facili-

dade de desarmar (o que permite transportar-se por qua quer caminho)—montagem simples e facil—limpesa commoda—installação economica.

Premiadas nas exposições de Colonia 1875, 1876, 1888, Melbourne, 1890, 1891, 1899, Francfort S. Mein 1881 e Milão 1887.

Para o transporte por paizes montanhosos construem-se as caldeiras de modo que a peça mais pesada não ultrapasse 120 a 130 kilogrammas.



DESOUCHES DAVID & COMP.^A

Constructores de MATERIAL CIRCULANTE

— PARA —
CAMINHOS DE FERRO

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

CONSTRUCTORES DE MATERIAL CIRCULANTE PARA A ARTILHERIA E A ENGENHARIA

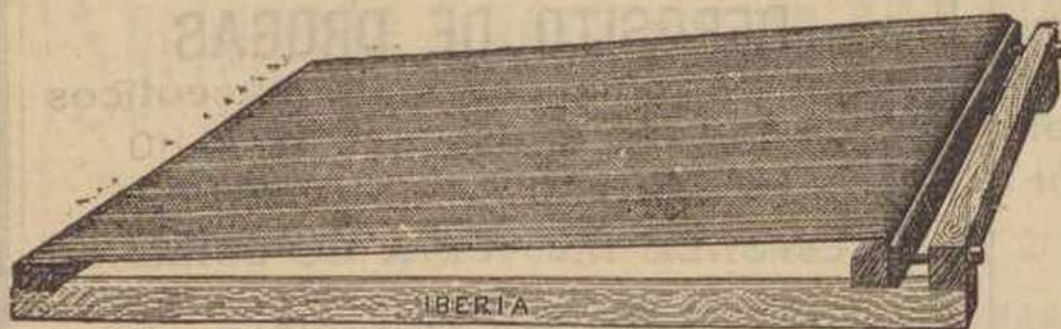
Fornecedores da COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES e de todas as grandes companhias de caminhos de ferro em FRANÇA e no ESTRANGEIRO

OFFICINAS EM PONT DE L'OURCQ, LANTIN (SEINE) FRANCE

FRANCISCO RIVIÈRE

RONDA DE SAN PEDRO 60, BARCELONA

Officinas em San Martin de Provensals



Manufatura de tecidos metallicos

Chapas perfuradas e seda para peneiros

Coleções metallicos, aperfeiçoados — Rêde com espinhos para cercados economicos—Artigos de peneiro, por grosso.

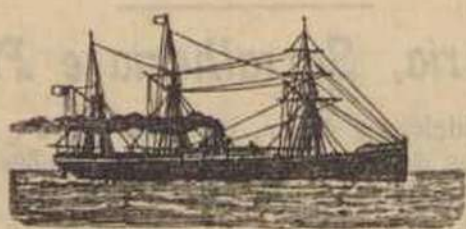
ESPECIALIDADES: Tecidos extra-fortes para minas—Rêdes sem fim para fabricas de papel continuo—Rêde galvanizada para jardins, capoeiras, etc.

PEDIR CATALOGOS E AMOSTRAS

PREÇOS CORRENTES

MALA REAL PORTUGUEZA

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



Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

LOANDA

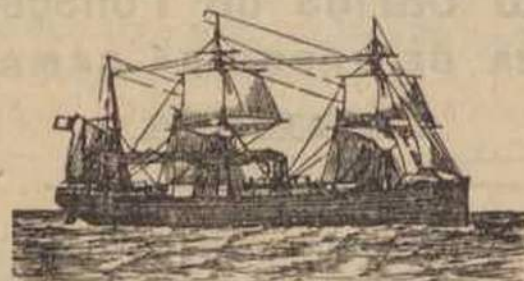
Sahirá no dia 21 de janeiro ás 3 da tarde para:

Moçambique e Lourenço Marques, com baldeação 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 empresa — Rua ds Arsenal, 54, 1.º andar — recebendo-se encomendas na praça do Municipio, 8, até ao dia 19, inclusive.

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 4 de janeiro o paquete

TRENT

Pernambuco, Bahia,

Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

Fazendo escala por Las Palmas

O paquete «MAGDALENA», esperado em 15 ou de dezembro para

Southampton e Antuerpia

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

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

AGENTES

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

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