

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

Contendo uma PARTE OFICIAL, 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

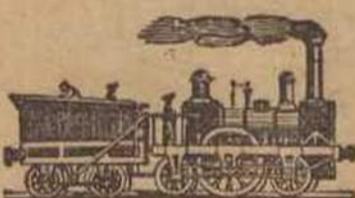
Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO, Chefe do serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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 Construções.
Euzebio Page, 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 Ministério das Obras Publicas.
J. Cândido de Moraes, da Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro.
J. Faustino de Peças Leitão.
J. Fernando de Souza, adjunto da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
J. M. do Rego Lima, engenheiro de minas, chefe da 2.ª secção da Repartição dos Serviços Técnicos de Minas e da Indústria.
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'Esprengueira, Director Geral dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
P. Ignacio Lapes, Director dos estudos da nova rede de estradas municipais e distritais.
P. Romano Folque, Director de construção e estudo de Pharoes.
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 SEÇÕES DO 5.º ANNO

	PAG.		PAG.
Abundancia de original.....	279	Congresso dos caminhos de ferro em S. Peters-	
Accidentes nos caminhos de ferro ingleses.....	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 de cambio.....	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 multitungulares.....	69	Erros de paginação.....	279
Caminhos de ferro (Os) da Europa em 1890.....	232	Estatística curiosa.....	267
Caminho de ferro (O) directo de 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 Portuguezes		Linhos do Estado no Brazil.....	70
(Relatorios) — 107, 124, 298, 315, 331,		Linhos estrangeiras:	
347, 363 e.....	380	Allemanha — 59, 172, 219, 235, 315, 331, 346 e	379
Conclusão da rede 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.		PAG.
Canadá	155	Patentes de invenção — 41, 57, 185, 217, 265, 313 e	329
China	282	Pneumo-therapia	155
Colonia do Cabo	155	Ponte (A) sobre a Mancha	347
Congo	346	Portaria (A) sobre contractos	169
Egypto — 28 e	43	Porto (O) de Lisboa — 225 e	241
Estados Unidos — 28, 60, 107, 140, 172, 235 e	251	Producção (A) do cobre	186
França — 11, 27, 42, 59, 75, 93, 107, 124, 140, 155, 187, 203, 219, 266, 282, 314, 331, 346 e	362	Propostas (As) de fazenda	40
Hollanda	140	Protesto (O) da Companhia Real	149
India ingleza	59	Publicações recebidas — 38, 90, 151, 231, 246, 263 e	310
Inglaterra — 28, 43, 75, 124, 235, 266 e	315	Quarto centenario da descoberta da America em Huelva	214
Italia — 75, 93, 124 e	362	Quinto anno (O) d'esta <i>Gazeta</i>	1
Japão	155	Real cognac de vinho	375
Mexico	251	Receitas de todas as linhas portuguezas	6
Paraguay	43	Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes — 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
República Argentina — 28, 140, 235, 251, 267, 282 e	315	Receitas e movimento da Companhia Real — 58, 87 e	214
Roumania	346	Reforma de tarifas (A) da Companhia Real	97
Russia — 28, 124, 155, 203, 251, 315, 331 e	380	Relatorios (Os) e a assembléa da Companhia Real	289
Suecia-Noruega	107	Relatorios sobre as aguas mineraes	358
Suiça — 11, 59, 124, 140, 282 e	331	Reorganisação (A) da fiscalisação e exploração dos caminhos de ferro	231
Syria — 140 e	315	Reorganisação (A) do ministerio das obras publicas	369
Transwaal — 93, 140 e	266	Reunião (A) da Associação Industrial Portugueza	212
Turquia	346	Salamanca á fronteira portugueza — 136 e	149
Linhos hespanhóis — 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	Serviço do correio	136
Linhos 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	Serviço postal	218
Linha urbana do Porto e Estação Central	145	Tarifa (A) de assignatura	134
Livros sobre caminhos de ferro — 122 e	140	Tarifas da linha de Cintra	151
Locomotiva (A) electrica do P. L. M.	69	Tarifas de passageiros na Europa	183
Machina (A) de vapor	244	Tarifas de transporte — 36, 53, 99, 117, 149, 165, 180, 211, 227, 243, 292, 325, 340 e	355
Madrid-Caceres-Portugal — 138 e	171	Tarifas por zonas	228
Maior (A) gare do mundo	141	Trabalho de caminhos de ferro em França	71
Mappa da rede dos caminhos de ferro portuguezes	5	Traccão electrica em Paris	346
Mercado de metaes — 29, 44, 61, 76, 93, 108, 126, 141, 157, 204, 220, 252, 283 e	317	Traccão (A) electrica nos <i>trammways</i>	214
<i>Moniteur Industriel</i> (O) e o porto de Lisboa	259	Viação electrica	310
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		
Notas de viagem:	213		
I — O Luso e o Bussaco	260		
II — O Bussaco	295		
III — Do Bussaco a Vizeu	308		
IV — Gouveia 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 Suiça	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		
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		
Producção (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 hespanhóes — 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		
Reorganisação (A) da fiscalisação e exploração dos caminhos de ferro	231		
Reorganisação (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		
Traccão electrica em Paris	346		
Traccão (A) electrica nos <i>trammways</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 Povoa 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

Legislação diversa:	PAG.	NUMERO
Syndicancia á Companhia Real—23, 36, 179, 180 e	370	
Pagamento de imposto de transito	57	
Fiscalisação dos tabacos	99	
Comissão administrativa da Companhia Real..	132	
Regulamento de passes	148	
Visagem de guias dos Caminhos de ferro.....	149	
Contractos de transporte—165 e.....	355	
Disposições sanitarias—258 e.....	277	
Serviço commum no Porto.....	306	
Reforma de tarifas	323	
Organisação do Ministerio das Obras Publicas..	371	
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	
N.º 7, peq. vel.—Varias mercadorias.....		107
» 8, » » —Idem, idem.....		»
» 9, » » —Idem, idem.....		»
» 10, » » —Idem, idem, de Lisboa para Porto e Gaya.....		»
» 11, peq. vel.—Idem, idem, de Lisboa para Coimbra, Figueira e Aveiro.....		»
» 12, peq. vel.—Palha.....		»
» 13, » » —Varias mercadorias, do Por- to para Pampilhosa, Coimbra e Figueira .		»
» 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 Sobre		»
» 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

ASSIGNATURA

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

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

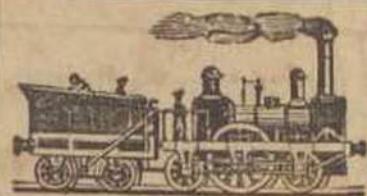
(Os numeros com annexos não se vendem avulso)

LISBOA

TYPOGRAPHIA DO COMMERCO DE PORTUGAL

35—RUA IVENS—41

1893



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — 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 elles 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, 22 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.
Balanco 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.
Arrematões.
Anuncios.

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 impusémos.

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 matérias

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 reducidissimos, os quais 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 lhos fazer formular tanto no que se refere a edificações como a todos os generos de construccões civis.

Representação dos nossos subscriptores que o desejarem em quaesquer assembléas 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 descurramos 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 realizar este desejo, tanto mais vehemente quanto é certo que um mappa n'este genero é da maior necessidade entre nós, mas em quanto 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.

Finalmenie, aqui declaramos que é nosso empenho promover por todas as formas o interesse de quantos nos teem acompanhado. Empenho e dever de que não nos eximimos.

Os negocios da Copanhia Real

Está convocada, em definitivo, para o dia 7 a assembléa geral d'esta companhia que não se poude 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 à discussão e o que será resolvido não são pontos ainda susceptíveis de um parecer, porque a não existência ainda do relatório nos prova que por enquanto não estão encerrados os trabalhos preparatórios para esta reunião, dependentes ainda de variadas circunstâncias e de contingentes condições para poderem ser ultimados.

Entre as divergentes fases porque estas negociações teem passado accentua-se agora, felizmente uma tendência, ao que parece, dos credores estrangeiros os quais, 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 suavizaria o nosso colega de Bruxelas *Moniteur des Intérêts Matériels*, e outros colegas se expressam na mesma ordem de ideias.

Um desses jornais, mais intimamente ligado com o grupo dos obrigacionistas, depois de historiar as causas gerais que puseram a companhia em embarracos — as faustosas construções, o abaixamento de tarifas — conclui que a questão é mais dos homens que das coisas, e que se o conselho actual, que está incompleto e apenas constituído por uma comissão de 7 membros, for acrescentado com homens novos, respeitáveis, representantes dos interesses dos credores, estes terão os seus direitos garantidos e conseguir-se-há por uma forma mais efectiva, acreditar de novo a companhia e compensar os sacrifícios mais ou menos temporários que ha que pedir aos credores.

«Porque, é necessário não nos illudirmos; continua o colega, a situação não pode salvar-se sem certos sacrifícios no presente. Mas estes sacrifícios serão feitos pelos credores, não o duvidamos, se se lhes dão sérias garantias para o futuro. E não devem mesmo fazê-los 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 aceite, outras disposições ha que tomar enquanto ao presente e enquanto ao futuro, para metter no sôlo os negócios da companhia real.

Para o fazer precisamos afirmar aqui uma declaração que nos parece indispensável.

A redacção desta folha, apesar das boas relações que mantém 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 emitir o nosso parecer — bom ou mau — mas sempre o nosso.

Ora as causas a que nós, em geral, vemos atribuir 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 louvável mas não menos infeliz, de ter uma linha directa para Madrid, resolveu garantir a construção da linha de Cáceres.

Supoz-se então que isso representava o ideal das operações, viram-se, n'aquelle cidade da Extremadura, as montanhas rosaceas de phosphatos, e com o olhar habituado a essa côr, todo o traçado da escavada 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 franceses; não se contava que novas minas se abrissem no proprio seio da França; não se podia prever a crise agrícola da Irlanda que, depauperando os agricultores fechou aquele mercado á phosphorite hespanhola.

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

Para lhe amenizar os resultados tiraram-se productos á linha portugueza em favor da hespanhola; generosos em extremo, administradores cumulativos das duas repartiam, os proveitos 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 aprovou que o contrato que dava aquella ominosa garantia não estava legalmente valido.

Podia então rescindil'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 modificável.

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

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

Por ultimo apareceu a combinação do Grande Central; não mais feliz do que as suas antecessoras devia por elles ser arrastada ao abysmo e comsigo arrastar o ultimo crédito da companhia.

Os interessados de Cáceres protestaram indignados, moveu-se a guerra á companhia real nas suas finanças, no seu crédito; as cotações dos seus títulos 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 3:950 contos, representando um encargo annual de 193 contos para a companhia portugueza.

Pois bem—basta, no nosso parecer.

Sobre a validade do contrato primitivo ha sérias e justificadas duvidas; demos de barato que não as ha —é indiferente para o nosso raciocínio.

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 crédito abalado como está.

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

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

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

O descredito 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 sacrificuem 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 estranhos. 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 necessário.

Que venham, pois, segundo os conselhos dos nossos estimados collegas estrangeiros, os representantes dos credores 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? encontral-a-hão igual em Lisboa; estão prompts a sacrificios? não acharão um só accionista, obrigatorio, créedor, empregado, que não os acompanhe; mas comece-se pelo principio. Não se sacrificuem 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 distinto escriptor sr. Oliveira Martins, n'um artigo ha pouco publicado, cremos que na *Provincia*, artigo que não lemos mas que conhecemos pela tradicção que nos foi transmittida por diferentes pessoas, no Porto, graças à 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 *quiser* pode já, no nosso paiz, deixar de immergir o corpo e o espírito n'essa onda de extrangeirismo que tem sido o vicio mais desgracado de nós todos.

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

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

comtudo, 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 *querem* 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 sso de ter o necessário para quasi todas as necessidades da vida.

Se quizessemos, com a noss*i* mesa de trabalho, responder ao artigo do illustre economista a que acima nos referimos, poderíamos dizer-lhe que a pena com que traçamos estas linhas que vão ser impressas é, como a sua, estrangeira, uma pena-tinteiro americana, de que já n'este jornal tratámos, essa pena vinha cheia de tinta allemã, e só tinta allemã, por ser muito fluida, constava que n'ella podia ser applicada. Pois provemo-l'a 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 suíss,—são muitos bons, não ha dúvida—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 atestamos que uma base de ferro, fundida na Empreza Industrial Portugueza, com dois depositos de vidro da Marinha Grande, pode constituir um elegante adorno de secretaria, sem se recorrer á bijouteria que nos vem de Nuremberg.

Ao lado, n'um pequeno prato das Caldas da Rainha, é deposito 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 álem, 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, sucessores.

Juntemos a isto que a mobilia do escriptorio da nos*s*a 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 extrangeiros.

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, construída em 10 dias pela Companhia Aurífera do Porto no qual, entre outros expositores, encontramos:

Bonitos azulejos e faiâncias da fabrica da Fonte Nova (Aveiro), amostras de metais, 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 cerâmica de Barcelos apresenta elegantes productos no sistema alemão.

Ao centro uma columna de boîtes e vasos, é a exposição de adubos da importantíssima fabrica da Povoa, da Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza.

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

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

Chamam nos a atenção dois carros americanos, n.ºs 29 e 42, completamente construídos nas officinas da Companhia carris de ferro do Porto. São elegantes, de aprimorada construção 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 envernizado está perfeitissimo.

A par destes expõe a companhia dos caminhos de ferro da Povoa uma carroagem 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 apparença 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 Povoa exposesse só o que é fabricação sua.

No mesmo annexo expõe-se diferentes 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 liquidação 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 económico de 1890—1891):

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

1.º 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 económico de 1890—1891;

2.º Que esta liquidação continue a ser considerada provisória,

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

O que, para os devidos efeitos, se comunica 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 liquidação 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 económico 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 selo e transito, foi durante aquele periodo inferior ao minimo fixado no artigo 28.º do contrato de 30 de junho de 1884 para despesas de exploração; e

Considerando que n'estes termos é o estado responsável pelo pagamento da quantia de 29:611\$067,8 réis, que representa a importancia total do juro garantido relativamente a 541.67955 durante seis meses:

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, aprovar a referida liquidação e ordenar que á companhia nacional de caminhos de ferro concessionaria do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella seja paga, como liquidação provisoria da garantia de juro do 2.º semestre do anno económico de 1890—1891, a referida quantia de 29:611\$067,8 réis.

O que se comunica ao referido director fiscal para os efeitos 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 do fornecimento de 9:000 toneladas metricas de carvão de pedra, proprio para máquinas-locomotivas, para a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, e do Minho e Douro, designando-se para este concurso o prazo de trinta dias, contados da data do respectivo anuncio; e devendo a abertura de propostas ter lugar perante a comissão, que oportunamente 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 mes 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 máquinas-locomotivas, nos termos das clausulas d'este anuncio e com as condições, que abaixo se transcrevem.

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

2.º A abertura das propostas terá lugar 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 comissão que para tal fim for oportunamente nomeada.

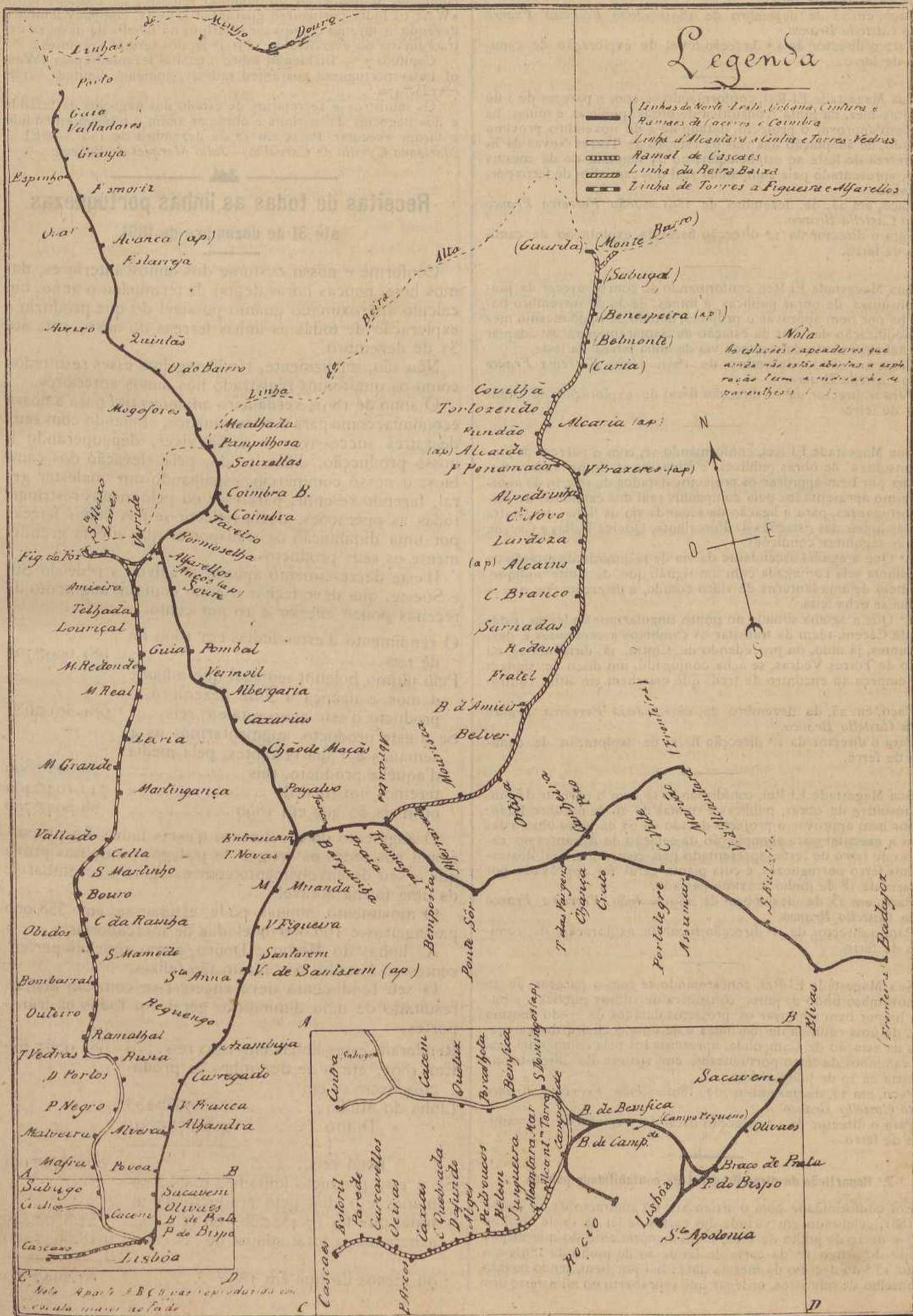
3.º Os arrematantes ficam sujeitos ás clausulas e condições gerais de empreitadas de obras publicas de 28 de abril de 1887 na parte applicavel e instruções para a arrematação, adjudicação de obras publicas e suas respectivas liquidações de 18 de julho de 1887 e disposições da portaria de 20 de fevereiro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

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

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 mes, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar 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, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses, e remetido 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 auctorização dada pelo mes-

Mappa da rede da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes



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 públicas e minas; ha por bem aprovar 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 portugueses.

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 públicas e minas, de 30 de novembro findo: ha por bem aprovar 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 públicas e minas de 16 de novembro findo: ha por bem aprovar os projectos datados de 10 e 29 de agosto ultimo apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses, 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.º 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.º Que a agulha situada no ponto singular por onde, na estação de Cacem, tém 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 contrário.

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 públicas e minas de 26 de outubro findo: ha por bem aprovar 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 portugueses, e cuja planta geral foi aprovada 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 públicas e minas: ha por bem aprovar os projectos datados de 7 do mesmo mez, de uma rotunda de máquinas e de uma cocheira de carruagens na estação de Campolide, apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses, 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.º Repartição da direcção geral da contabilidade pública

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

negócios da marinha e ultramar, 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 despesa 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 negócios da fazenda e dos negócios 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, paralysar ou pelo menos restringir todas as operações, devia reflectir-se nas linhas ferreas por uma diminuição de transportes que afecta grandemente os seus productos.

D'este decrescimento apenas se salvou a rede 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.....	681.699\$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 forma 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 efeito, pelos dados que temos á vista, em quanto que no Minho a tonelagem de mercadorias aumentou, na do Douro diminuiu 14:000 toneladas o que na diferença 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:

Linhos	1891	1890
Leste e Norte	2.066.733\$357	2.138.647\$889
Ramal de Caceres ..	43.267\$288	41.407\$423
» Coimbra ..	1.110.40\$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 Alfarrilos (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 aumento 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 diferença 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 meses e aumentando $\frac{2}{10}$ ao que se refere a todas as linhas menos á Beira Baixa, e o duplo para esta, visto que de dois meses 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 tráfego;

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 efectiva elevou-se a:

Passageiros	Réis 106:644\$033
Grande velocidade	" 29:277\$152
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 mês 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 mês, accionistas d'esta Companhia em numero legal para constituirem a assembléa geral extraordinaria, e estando anunciada segunda convocação para o dia 7 de janeiro proximo; o Conselho de Administração, de acordo 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 4º dos estatutos, coube a sorte aos n.º 2460 — 8324 de 450\$000 réis; e aos n.º 13122 — 17723 — 19386 — 20337 — 25335 — 32429 — 35086 — 35529 — 39611 — 41264 — 41604 — 42151 — 45951 — 52521 — 543.7, 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.º

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

Porto, 21 de dezembro de 1891.

Mala Real Portugueza

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	- 5.784	- 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	- 6.914	- 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	- 7.194	- 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	- 9.232	- 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 títulos 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 — 1.431 a 1.435 — 1.736 a 1.740 — 1.751 a
1.755 — 2.451 a 2.455 — 2.496 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 — 3.456 a 3.460 — 3.976 a
3.980 — 4.036 a 4.040 — 4.081 a 4.085 — 4.101 a 4.105 — 4.121 a
4.125 — 4.181 a 4.185 — 4.271 a 4.275 — 4.366 a 4.370 — 4.541 a
4.545 — 4.646 a 4.650 — 4.706 a 4.710 — 4.711 a 4.713 — 4.741 a
4.745.

em títulos 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 Empreza

No Porto, na Nova Companhia Utilidade Pública.

Balanco de 1891

Alem de outros esclarecimentos que damos ate 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 informacoes 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
Marco	1:279	"	4:081
Abril	1:454	"	3:073
Maio	1:605	"	1:940
Junho	1:435	"	1:210
Julho	1:973	"	1:209
Agosto	1:347	"	1:528
Setembro	1:277	"	1:399
Outubro	1:227	"	2:037
Novembro	1:297	"	1:847
Dezembro	1:214	"	1:242
<hr/>		<hr/>	
Somma.....	15:822	Somma.....	27:515

Círculo 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 colação mensal e annual em 1891, dos títulos de caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes, nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

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 . . .	ACCÕES Comp. Real Portugueza . . .	—	48.000	—	48.000	47.500	—	—	—	47.500	47.000	—	—	46.500
	» Ascensores mechanicos . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris . . .	ACCÕES Comp. Real Portugueza . . .	60.000	60.000	—	—	60.500	60.500	—	60.500	—	—	—	—	59.300
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	72,50	—	—	71,25	—	—	70	68,75	—	62,50	—	—	—
	» Norte de Hespanha . . .	242,50	245	245	245	245	244,25	232,50	235	236	220	218	222	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	232,50	235	232,50	232,50	235	234,25	230	231,25	—	—	—	—	—
Londres . . .	» Andaluzes . . .	375	375	380	—	380	370	365	362,50	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	436	—	—	410	—	—	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	—	—	—	—	—
Amsterd . . .	» Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C.º da Beira Alta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bruxellas . . .	51	50,25	50,50	50,50	50,50	51,75	51,75	51,75	—	50,50	50	50	—
Berlim . . .	» Atravez d'Africa . . .	56	56	56	55	55	55	56	56	—	56	56	56	—
	» Companhia Real 4 1/2 0/0 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Observações	
		1891			1890			Totais			Diferença a favor de				
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1891	1890	1891	1890	1891	1890		
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida (1) . . .	de 3 9	689	Réis 56.163:000	Réis 81.949	689	Réis 72.444:700	Réis 104.664	Réis 2.780.390:910	Réis 2.972.215:370	Réis —	Réis 457.909:460	(1) Compre- hende as li-		
	10 16	"	"	51.243:000	74.373	"	66.577:460	96.629	2.760.480:910	2.900.103:670	"	444.406:760	nhas de Les-		
	Nova rede garantida (2) . . .	3 9	334	Réis 4.409:000	Réis 13:200	468	Réis 2.800:000	Réis 16.666	Réis 230.259:000	Réis 204.481:000	Réis 27.875:000	Réis —	Réis —	ramaes de	
	10 16	"	"	4.906:000	11:688	"	2.800:000	16.666	235.459:000	207.281:000	25.769:000	Réis —	Réis —	Caceres e	
Sul e Sueste . . .	19 25 Novemb.	475	Réis 44.396:820	Réis 25:120	475	Réis 49.455:350	Réis 28:328	Réis 688.492:410	Réis 618.376:600	Réis 50.415:510	Réis —	Réis —	Coimbra e as		
	26 2	"	"	42.800:575	27:809	"	42.925:500	27:908	684.304:685	634.302:400	49.999:585	Réis —	Réis —	da nova rede	
Minho e Douro . . .	4 7 Outubro	340	Réis 23.413:234	Réis 68:862	340	Réis 20.879:084	Réis 61:408	Réis 706.679:346	Réis 711.528:255	Réis —	Réis 33.536:750	Réis —	Cintra-Tor-		
	8 14	"	"	20.021:530	58:886	"	20.511:093	60:335	726.700:875	737.052:348	Réis —	Réis 31.340:775	Réis —	res, ramal de	
Beira Alta . . .	19 25 Novemb.	253	Réis 6.949:330	Réis 27:467	253	Réis 8.478:812	Réis 33:513	Réis 287.781:736	Réis 333.653:881	Réis —	Réis 1.529:482	Réis —	Cintura, ur-		
	26 2 Dezemb.	"	"	5.911:469	23:368	"	8.444:043	33:245	293.696:205	342.064:924	Réis —	Réis 2.499:574	Réis —	bancaes.	
Nacional (Mirandella e Vizeu) . . .	15 21 Outubro	405	Réis 1.499:902	Réis 41:285	55	Réis 4.094:910	Réis 49:907	Réis 53.872:496	Réis 29.665:527	Réis 21.206:669	Réis —	Réis —	(2) Compre-		
	22 28	"	"	4.076:996	10:261	"	835:898	15:198	34.919:192	30.301:425	24.447:667	Réis —	Réis —	hende a linha	
Guimarães . . .	—	—	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	de Torres-Figueira ramal	
Norte de Hespanha . . .	25 1 Dezemb.	2803	Réis 4.604:805	Réis 592	2803	Réis 4.462:757	Réis 515	Réis 67.818:573	Réis 64.042:499	Réis 3.806:371	Réis —	Réis —	Réis —	de Alfarellos, e Beira Baixa.	
Madrid—Zaragoza—Alicante . . .	2 8	"	P 4.634:389	582	"	P 4.126:722	509	P 69.479:962	P 65.468:424	P 4.009:841	Réis —	Réis —	Réis —	Réis —	
	9 15	"	"	4.747:874	624	"	4.324:233	514	71.227:837	66.992:355	5.235:482	Réis —	Réis —	Réis —	Réis —
Andaluzes . . .	49 25 Novemb.	894	Réis 308:423	Réis 313	894	Réis 288:324	Réis 223	Réis 43.447:514	Réis 42.938:758	Réis 478:756	Réis —	Réis —	Réis —	Réis —	
Almansa—Valencia—Tarragona . . .	21 30 Novemb.	460	Réis 418:975	Réis 976	460	Réis 413:723	Réis 965	Réis 41.286:102	Réis 41.018:802	Réis 269:300	Réis —	Réis —	Réis —	Réis —	
Zafra a Huelva . . .	3 9 Dezemb.	180	Réis 49:971	Réis 278	180	Réis 33:490	Réis —	Réis 2.263:788	Réis 2.152:854	Réis 112:934	Réis —	Réis —	Réis —	Réis —	
	10 16	"	"	52:446	290	"	35:839	499	2.317:934	2.188:694	129:240	Réis —	Réis —	Réis —	Réis —

As novas pautas

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 importantíssimo ponto, em muitos casos, e na impossibilidade de os citar todos, vamos referir-nos a dois para os quaes chamamos a atenção dos nossos legisladores.

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

Em outro artigo d'este numero (sobre a exposição do Porto) afirmamos o nosso parecer francamente protecionista do trabalho nacional, mas proteccionista dentro dos justos limites do que em Portugal pode ser produzido, e não partidário do agravamento de direitos so-

nhos de ferro sobre o qual temos aqui presente uma bem 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 constuído 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 $30^k \times 500 = 15\text{,}000$ réis por metro corrente, ou sejam $30\text{,}000$ réis por cada metro de via, que apenas custa posto em Lisboa $1\text{,}500$ réis approximadamente.

N'estas condições, só os carris, sem accessorios necessarios para 1 kilometro de via, pagariam de direitos $30\text{:}000\text{,}000$ 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 despezas 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 instruções 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 apparelho completo é de 2:200 kilogrammas.

Temos pois $2\text{:}200^k \times 500 = 1\text{:}100\text{,}000$ réis, quando o custo do material posto em Lisboa não é superior a réis $110\text{,}000$ ou $120\text{,}000$.

O mais simples apparelho para o transbordo de vehiculos pesa 2:800 kilogrammas, e supondo na hypothese mais provavel que elle seja classificado como sendo todo de ferro, no artigo 470, temos $2\text{:}800^k \times 400 = 1\text{:}120\text{,}000$ réis de direitos para um apparelho do exclusivo uso nas linhas ferreas, cujo custo não será superior a $200\text{,}000$ réis.

Uma plataforma rotatoria de 4^m,50, tipo 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.....	$3\text{:}400^k \times 50 = 170\text{,}000$
E para o artigo 470.....	$3\text{:}600^k \times 400 = 1\text{:}440\text{,}000$

Ou um total de.....	$1\text{:}610\text{,}000$
---------------------	---------------------------

para cada plataforma, e o preço de custo posto em Lisboa não vai além de $400\text{,}000$ a $450\text{,}000$ réis.

O conselho pôde certificar-se do que asseverâmos indo a qualquer estação do caminho de ferro, e vendo o material encontrará vehiculos com a marca de importantissimas fabricas productoras, 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 difficult 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.

Supondo 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, $900^k \times 500 = 450\text{,}000$ réis, ou sejam $900\text{,}000$ 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 $400\text{,}000$ a $430\text{,}000$ réis

Os seis aros das rodas de uma locomotiva de typo mais comun nas linhas ferreas portuguezas pesam approximadamente $2\text{:}200^k \times 500 = 1\text{:}100\text{,}000$ réis e o custo dos mesmos aros não excede $100\text{,}000$ a $110\text{,}000$ réis.

Os quatro aros das rodas de um wagon ordinario pesam $850^k \times 500 = 425\text{,}000$ réis e o custo do mesmo material é de $42\text{,}000$ a $45\text{,}000$ réis.

Nada mais precisamos acrescentar sobre este ponto para provar quanta rasão 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 conseguira-se 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 costeiros são caríssimos. 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 1:50 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 Comissão, e deduzir 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.»

Linhos portuguezas

Linha da Beira Baixa.—Consta-nos que em breve vai ser restabelecido o serviço dos comboios correios n'esta linha, que se tinham suprimido 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 accão das aguas pluviaes 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 fórmula 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 obrigatorios, eleita em junho ultimo.

O relatorio da comissão conclue pela necessidade de usar dos meios judiciaes 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 tragego 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.

Linhos na África.—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 Massikesse, 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.

Linhos hespanhóis

Linares a Almeria.—Segunda feira ultima verificou se a avaliação dos terrenos no concelho de Almeria que hão-de ser ocupados 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 província 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 dificuldades que se oppõem á circulação do trânsito 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 os 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 oponna á venda do caminho de ferro de Medina del Campo aquella cidade, venda combinada entre a empreza 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 auctorização para a abertura ao serviço publico da secção de Mora la 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'issso, a accão 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 lugar, porque esta ultima dificuldade foi resolvida por meio de transacção, mediante uma reducção 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 depósitos e consignações vão, pois, ser entregues aos fiel-comissários; o *Banque d'Escompte* receberá como comissão pela collocação dos titulos uma somma de 500:000 francos, e enquanto aos obligacionistas receberão os titulos definitivos em troca de seus talões provisionaes, tão depressa os fiel-comissários 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 démos notícia.

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 efecto n'aquelle cidade que a Companhia do Norte tenha adquirido o caminho de ferro de Valencia a Utiel, e que se espera esteja concluida em breve a linha até Madrid.

Linhos extrangeiras

FRANÇA

O metropolitano parece que ainda não vai 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, empregando 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 adiar 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 prorrogados, 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 marzo sera annullada a tarifa combinada existente entre as duas linhas e o porto de França para a Catalunha dos carvões da barca hashish, da Gaudí.

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

SUISSA

A questão do resgate do valinhão destruído temporariamente provocou, segundo dissemos, a indissoluvel união entre aquele presidente da confederação, que era o mesmo monteiro obchelata direcção dos caminhos de ferro.

A votação resultou 317.043 votos contra 128.787 a favor.

Este projecto era o segundo passo para o monopólio ferro-viário do estado, tendo o primeiro sido a compra de 80:000 acções privativas das linhas Simplon e restringir o seu uso ao Estado em 1884, por 248:000 milhares de francos, e a cessão das linhas simplon e alpes a 1885. O espírito do projecto principal é de que o público não seja privado

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 à telta da discussão e que num futuro plebiscito a questão seja vencida e a industria ferro-viaria passe de vez na Suíça a pertencer ao paiz.

Avisos de serviço

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Annullação 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 à Povoa 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 à Povoa 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 sobreescrito 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 2,80×0,12×0,24 pelo preço de réis cada uma—7.000 de 2,80×0,13×0,26 pelo preço de réis cada uma e 1.000 de 2,80×0,14×0,28 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 aceite, de que será avisado.

O documento comprovativo d'este depósito 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 oferecerem igual preço, não sendo admittido lance inferior a 1.000 na totalidade do fornecimento.

Serviço de Via e Obras

Tarefa n.º 9—Ampliação dos edifícios 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 próximo, serão recebidas propostas para a arrematação da tarefa n.º 9 (serviço de Via e Obras) ampliação dos edifícios 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 sobreescrito: Proposta para a ampliação dos edifícios 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 Edifícios da estação d'Abrantes na linha de Leste, segundo as condições patentes na repartição do mesmo serviço da Via e Obras e das quais 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 trescentos e sessenta e dois mil setecentos e dez réis a qual lhe será devolvida não lhe sendo aceite a proposta, do que receberá aviso.

Acompanharão a proposta em sobreescrito separado os seguintes documentos:

1.º Um certificado do depósito provisório feito na caixa da Companhia.

2.º Um atestado que abone a capacidade do proponente, para a execução da obra.

Havendo empate nas propostas proceder-se-ha á licitação verbal em acto continuo entre os licitantes, não se admittindo lance 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 mês 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.º—O carvão será—Lancastre's *Scrimm Nantiglo, ou Riska*.

2.º O fornecimento kommerá em Fevereiro e terminará em Dezembro de 1892 dividido em quantidades mensais de 4:500 tonnelladas inglezas aproximadamente.

3.º O depósito provisório será de lb. 100 (450\$000) feito em Lisboa na caixa da Companhia.

4.º 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 despezas 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 Cândido 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 consignatários das remessas indicadas de que poderão ainda retirar-as pagando o seu débito 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 mês das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa 21 de Dezembro de 1891.

H. PARRY & SON

Officinas de machinas

Caldeiras e construções navaes

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

ESTALEIRO

NO

LISBOA

GINJAL

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Sociedade Anonyma = Responsabilidade Limitada

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

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

ADRESSE TELEGRAPHICO SANTO AMRO — TELEPHONE N.^o 168

Esta Empreza, proprietaria das officinas de construcções metalicas 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 encommendas para o fornecimento de trabalhos em que predominem estes materiaes, taes como:

TELHADOS, VIGAMENTOS, CÚPULAS, 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, COLUMNAS, 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	
Polegadas	Metros	Total	Utl	Polegadas	Metros	Total	Utl
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 encommenda especial; e serão envernizados quando o freguez o exija.

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

Toda a correspondencia deve ser dirigida á

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA
Santo Amaro — LISBOA

DYNAMITE GOMMA

1\$000 reis o kilo

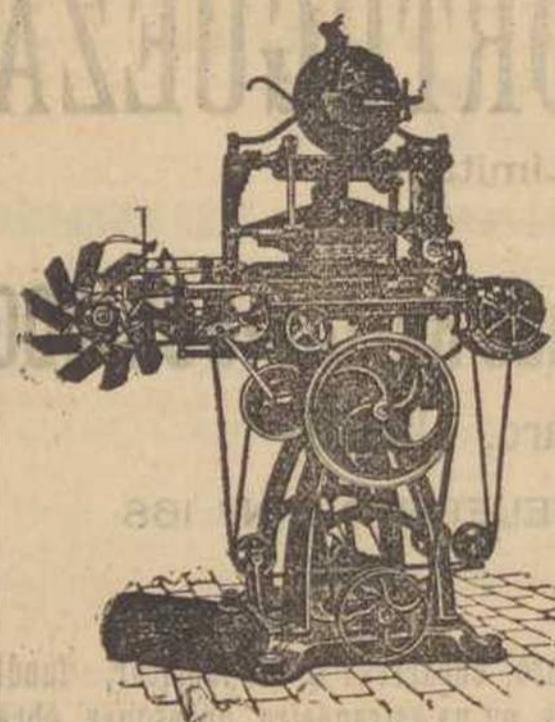
Fabrica na Trafaria

Preços: — Dynamite n.^o 1, cada kilogramma 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 NOTA VEL

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, **sahindo numerados**, perfurados e cortadas **um a um** de tamanho desejado.

Por meio de um apparelho 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 × 16 centimetros.**

Sociedade Anonyma de MARCINELLE e COUILLET

COUILLET — BELGICA

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'aço, Laminoirs, Officinas de construccion, Forjas, Fundição, Galdeiraria

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

F. F. A. SCHULZE

Fehrbellinerstrasse 47 / 48 — BERLIN



Fornecedor de APPARELHOS DE AQUECIMENTO E ILLUMINAÇÃO

→ PARA ←

CAMINHOS DE FERRO, Correios e marinha

SOCIEDADE ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO
DE
MALINES
Director gerente — DIVOIRE
Material para caminhos de ferro, linhas americanas, rodas para locomotivas, tenders, wagons e tramways
FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA
MALINES — Belgica

CONSTRUÇÕES EM TODO O GÉNERO

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

LISBOA


Encarrega-se de todo o género de construções 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 canalizações. — Ladrihos para pasquet. — Cimentos. — Tijolo e barro refractario. — Balaustres para platibandas. — Estatuas e vasos para ornamentos.

Preços limitadíssimos

CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVEIS:

da mais moderna e perfeita construção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

WALTHER & COMP.^A

KALK — Colonia S/Rheno

Ligação de tubos sem massa nem amianto nem outros materiais análogos

APPARELHO EILERS

Para limpar automaticamente a água do vapor.

EXPULSÃO MECÂNICA DOS RESÍDUOS DA CALDEIRA

Patentes de invenção na Alemanha e estrangeiro

VANTAGENS — Segurança — economia — aquecimento rápido — alta pressão — vapor seco — facilidade de desarmar (o que permite transportar-se por qualquer caminho) — montagem simples e fácil — limpeza comoda — instalação económica.
Premiadas nas exposições de Colonia 1875, 1876, 1888, Melbourne 1880, 1881, 1889, Francfort S. Mein 1881 e Milão 1887.
Para o transporte por países montanhosos construem-se as caldeiras de modo que a peça mais pesada não ultrapasse 120 a 130 kilogrammas.

FILTRO CHAMBERLAND**SYSTEMA PASTEUR**

O único filtro industrial capaz de se opor efficazmente à transmissão das doenças pelas águas destinadas à alimentação.

Filtro adoptado mediante concurso para o serviço do exercito francês.

Depósito especial para Portugal

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79

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

Productos químicos e farmacéuticos

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

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

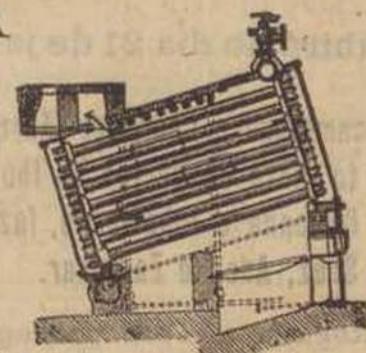
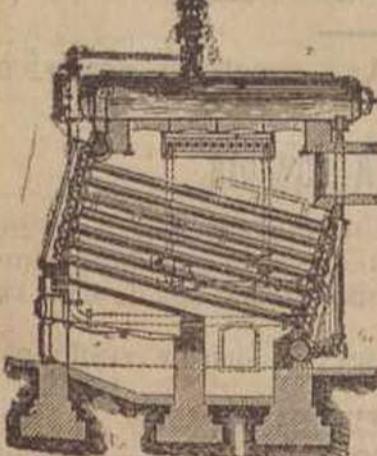
23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24

LISBOA**COMPANHIA NACIONAL
DE
FUNDIÇÃO E FORJAS***Sociedade anónima de responsabilidade limitada***CAPITAL RÉIS 337.500\$000****Caldeiraria, Serralheria e Fundição**

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

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

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



DESOUCHES DAVID & COMP.^A Constructores de MATERIAL CIRCULANTE

PARA
CAMINHOS DE FERRO

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

CONSTRUCTORES DE MATERIAL CIRCULANTE PARA A ARTILHERIA E A ENGENHARIA

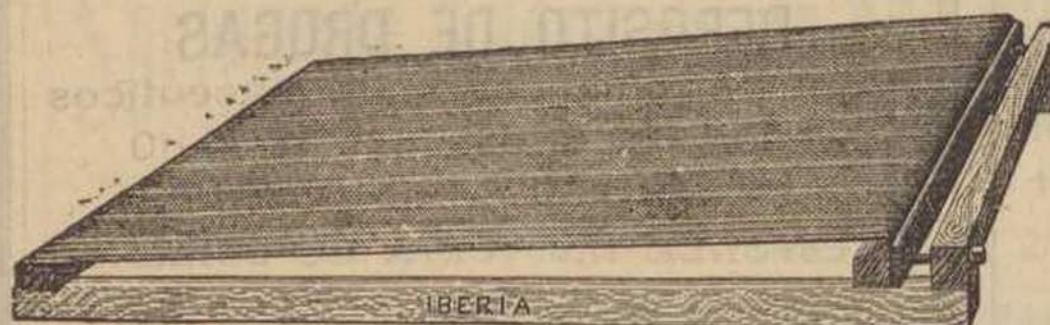
Fornecedores da COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES e de todas as grandes companhias de caminhos de ferro em FRANÇA e no ESTRANGEIRO

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

FRANCISCO RIVIERE

RONDA DE SAN PEDRO 60, BARCELONA

Officinas em San Martin de Provensals



Manufactura de tecidos metalicos

Chapas perfuradas e seda para peneiros

Colchões metalicos, aperfeiçoados — Rêde com espinhos para cercados economicos—Artigos de peneiro, por grosso.

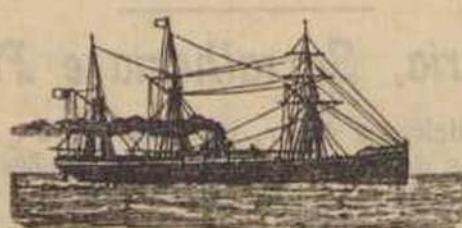
ESPECIALIDADES: Tecidos extra-fortes para minas—Rêdes sem fim para fabricas de papel continuo—Rêde galvanizada para jardins, capoeiras, etc.

PEDIR CATALOGOS E AMOSTRAS

PREÇOS CORRENTES

MALA REAL PORTUGUEZA

Empreza 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

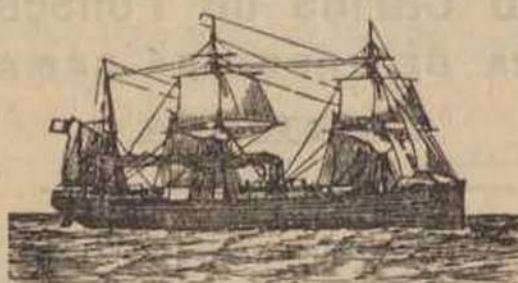
Sahirá no dia 21 de janeiro ás 3 da tarde para:

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 empreza — Rua das Arsenais, 54, 1.º andar — recebendo-se encommendas na praça do Municipio, 6, 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 inexcedíveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

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

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