

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despacho de 5 de março de 1888, do Ministério das Obras Públicas

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

REDACÇÃO — RUA DE SANTO ANTÃO, 109 — LISBOA

MUDANÇA DE RESIDENCIA

Tendo transferido os nossos escriptorios de REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO para a

RUA DE SANTO ANTÃO, 109

é n'este local que continuamos a receber as ordens dos nossos assignantes, collegas e amigos, aos quaes pedimos a honra de dispôr d'esta casa.

SUMMARIO

As construções de utilidade publica e especialmente as dos caminhos de ferro devem ser tutelladas pelo governo ou entregues à iniciativa publica livre?
 (continuação) — por Augusto Montenegro.
A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e os seus obrigacionistas.
 Parte oficial.—Ministério das obras públicas, comércio e indústria, Portarias de 27 de junho, 4 e 7 de julho.
 Bilhetes de banhos.
 Caminho de Ferro de Guimarães.
 Subscrição nacional para a defesa do paiz.
 Machinas Trayvou; para ensaiar metas.
 Publicações recebidas — Catalogo dos trabalhos expostos no Museu Industrial e Commercial da Lisboa.—Relatório e mappas estatísticos da Alfândega de Londres em 1890.
 Estabelecimentos Cockerill.
 O paquete Polynesian.
 Uma grande descoberta.
 Indústria Portugueza.
 Carteira dos accionistas.
 Boletins financeiros — de Lisboa, por J. F. — de Paris, por G. Pessard.
 Caceta de los Caminos de Hierro.
 Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
 Receitas dos caminhos de ferro.
 Linhas portuguezas — Rocio para Cascaes — Companhia Carris — Companhia Nacional — Central do Rocio — Loanda a Ambaca — Elevador dos Guindais.
 Linhas hespanholas. — De So del Rey a Ciano Sant'Anna — De Bunol a Grao de Valencia — De Almendricos a Velez Rubio — De Linares a Almeria — De Murcia a Granada — De Memere a Solares — A linha de Callela — Os secundários — No-guera-Pallaresa — De Villena a Aleoy.
 Linhas estrangeiras — França, Belgica, Inglaterra, Palestina, Estados Unidos.
 Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — (Continuação do relatório)
 avisos de serviço.
 Arrematações.
 Anuncios.

As construções de utilidade publica

e especialmente as dos caminhos de ferro devem ser tutelladas pelo governo ou entregues à iniciativa publica livre?

II

(Continuação)

ESTAS successivas transformações de meio de transporte tiveram consequencias económicas, que M. Foville em 1880, considerando unicamente a diferença dos preços, calcula do modo seguinte:

Uma tonelada de mercadorias a um kilometro, custa sendo o transporte:

feito por homens.....	3,33	599
" por cavallos ou machos..	0,87	160
" por cámello.....	0,42	76
" em carros ordinarios....	0,20 a 0,23	36 a 42
" em carro accelerado....	0,40 a 0,45	82 a 81
" em caminho de ferro....	0,06	11

As vantagens da economia do preço ha a juntar a não menos proveitosa economia do tempo, e a segurança no transporte.

III

O regimen da liberdade na Inglaterra

Na Inglaterra com a conquista da liberdade, e com o espirito de associação que se lhe seguiu, nasceram as empresas que depois de construiram as estradas estratégicas principiaram no ultimo quartel do seculo passado a construir uma larga rede de estradas de segunda ordem, na qual se attendia menos á uniformidade e ao luxo de construcção de que aos serviços a que eram destinadas e ao rendimento que podiam produzir.

Eram sujeitas ao pagamento de um direito de transito, mas apesar d'isso prestaram relevantíssimos serviços ao paiz que d'este modo se adiantou 50 annos aos outros paizes na posse dos commodos de viação publica.

Na Inglaterra a abundancia de capitais, a existencia de grandes fortunas, o espirito da associação que é mais poderoso ainda que o capital, e a liberdade de accão animaram a iniciativa particular, que independentemente de intervenção do Estado construiu os canaes, as docas, os portos, e muitas outras obras de reconhecido valor e importancia.

Em 1776 lembrou se um industrial de ensaiar o emprego do trilho de ferro nas minas de Sheffield, e taes vantagens lhe encontrou, que o publico sempre empreendedor debaixo do regimen da liberdade da associação, sempre prompto a aceitar os novos melhoramentos, quando lhes reconheceu a utilidade, abraçou tão rapidamente este novo meio de facilitar e baratear os transportes que em 1820 havia na Inglaterra 1:000 kilómetros de caminhos com rails de ferro, e com tracção animal.

Estas linhas ferreas tinham sido construidas por industriaes para o serviço das minas de carvão em Newcastle, e no paiz de Galles para uso particular; faltava applicá-lo ao uso publico para o movimento de passageiros e mercadorias.

Estava dado o primeiro passo para a construcção dos caminhos de ferro, faltava só aplicar-lhe o vapor que já então se empregava nos transportes marítimos.

Fez-se o primeiro ensaio do emprego dos rails com tracção a vapor n'uma pequena linha de 31 kilometros entre Stockton e Darlington aberta á circulação em 1825. Seguiu-se uma outra linha construída entre Liverpool e Manchester, aberta á circulação publica em 1830, e não obstante o elevado custo d'esta tentativa, que foi de 800:000 francos ou 144 contos por kilometro, as vantagens foram de tal ordem que a iniciativa particular se entusiasmou por este genero de construcção, e deu-lhe tão grande impulso, que os capitais a principio immobilizados em larga escala produziram um estacionamento, para que tambem concorreu notavelmente a guerra feita no parlamento, e na imprensa pelas companhias constructoras dos canaes, que receavam a concorrência dos caminhos de ferro, mas o espirito de associação momentaneamente abalado, bem depressa reanimou a iniciativa particular que retomou a sua actividade e energia na construcção dos caminhos de ferro, continuando-os rapidamente, sem carecer do auxilio governamental, porque havia poderosas fortunas accumuladas nas mãos dos agricultores, dos industriaes e dos comerciantes que precisavam de dar emprego ao caminho de ferro, de dar saída aos seus productos, e alargar o seu commercio; d'aqui resultava que muitos particulares tomavam as accções dos caminhos de ferro sem mesmo pensarem no lucro dos dividendos, porque a facilidade do transporte, a economia do tempo e do custo exuberantemente os compensava do capital immobilizado nas construções effectuadas em seu proveito.

Não deve porem attribuir-se este resultado unicamente á accumulação das fortunas, porque a Irlanda, que não é um paiz rico, e tem 4 850:000 habitantes possue já 4:500 kilometros de caminhos de ferro, ou quasi um kilometro por cada mil habitantes, tendo para isso recebido o auxilio do governo por adiantamento de 18:000 contos, dos quaes ja pagou 13:500 contos, para o que concorreu especialmente o espirito da associação, e a pequena economia.

Na Inglaterra não gosam as companhias uma liberdade sem restrições, nem a qualidade de proprietarias perpetuas que teem as companhias americanas sem a menor dependencia do governo.

N'este paiz só por lei podem ser feitas concessões a companhias para construirem linhas ferreas.

Esta concessão é precedida de um inquerito, e uma informação minuciosa, e a lei que faz a concessão determina a sua direcção e cumprimento, e estabelece varias condições tornando-as dependentes de ulteriores alterações que o parlamento tem direito de fazer, sendo esta clausula redigida nos termos seguintes: nada do que está comprehendido no presente termo será considerado como tendo effeito para isentar o caminho de ferro auctorizado pela presente lei das disposições de qualquer deliberação geral sobre os caminhos de ferro actualmente em vigor, ou que venha a ser adoptada n'uma sessão futura do parlamento, nem da revisão ou modificação futura por ordem do parlamento do maximo das tarifas e direitos de transito auctorizados pelo presente termo: contudo até certa epocha nunca o parlamento fez uso d'este direito, e as companhias inglesas construiram e exploraram os seus caminhos de ferro livremente, conforme as suas conveniencias.

O regimen da liberdade dos Estados Unidos

Nos Estados Unidos produziu resultados verdadeiramente assombrosos o regimen da liberdade.

O governo central e o dos diversos Estados deram á

iniciativa particular toda a liberdade em materia de construcção.

Este regimen, que tão bem se harmonisava com as circumstancias d'um paiz, onde a população augmentava prodigiosamente com os emigrantes da velha Europa, que se espalharam por uma grande area ocupando vastissimos terrenos d'uma grande fertilidade, e onde abundavam as riquezas mineras ainda não exploradas, por falta de transporte barato e rapido, produziu tão bons resultados que apezar da falta de capital que n'essa epocha havia nos Estados Unidos a rede de caminhos de ferro iniciados em 1831, media 5:691 kilometros no fim da primeira decade, 17:669 kilometros no fim da 2.^a e 50:336 kilometros no fim da 3.^a decade a 1868.

A guerra de separação interrompeu momentaneamente esta prodigiosa actividade, que logo depois retomou a sua antiga energia de sorte que em 1872 já havia nos Estados Unidos 100:000 kilometros de caminho de ferro, só no anno de 1882 foram entregues á circulação 18:663 kilometros e em 1887 20:773 kilometros.

A rede total em 1891 mede 260:000 kilometros.

Nos Estados Unidos não tem a menor limitação a iniciativa particular. As companhias são proprietarias perpetuas das suas linhas ferreas, que construem mediante uma simples auctorisação, mas inteiramente isentas de qualquer dependencia do governo do mesmo modo que podem montar uma fabrica, ou um estabelecimento agricola, aos quaes não se pode contestar o direito de propriedade perpetua.

(Continua).

Augusto Monteiro

A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e os seus obrigacionistas

A questão levantada pelos portadores de obrigações d'esta companhia, suscitando-se pela primeira vez entre nós, mereceu que lhe consagrassemos a nossa attenção e que depois de um reflectido estudo sobre alguns documentos que com ella se relacionam e de examinarmos o que em materia ferro-viaria se tem feito a esta parte, n'este meio seculo, emittissemos com franqueza e desassombro a nossa opiniao.

A Companhia Nacional é concessionaria do estado segundo os contractos de 30 de junho de 1884 e 29 de junho de 1885, em virtude dos quaes construiu as linhas de Mirandella e de Vizeu, a primeira aberta á exploração em setembro de 1887 e a outra em novembro do anno passado. Aqueles contractos, porem, não foram passados com ella mas sim com um particular, o primeiro, e com um grupo de quatro, o segundo. Estes individuos, só em outubro de 1885, é que passaram as suas concessões á companhia nacional, achando-se então já estudadas definitivamente as duas linhas, e em construcção desenvolvida, o caminho de ferro de Mirandella, cujas empreitadas foram contractadas pelos primitivos concessionarios e trespassadas á companhia. O preço que serviu de base para o calculo da garantia do juro concedida á linha de Mirandella é o de 19:692:000 por kilometro e só quem não fizesse absolutamente idea do que é um caminho de ferro podia supôr que preço tal chegasse para a construcção. Para que foram então ao concurso? Porque não mandaram os contractadores das emissões de capital verificar, por engenheiros de sua confiança, se os contractos de concessão eram exequiveis e caso o não fossem, financeiramente, quem cobriria os deficits do primeiro estabelecimento? Questões são essas para que não estamos ha-

bilitados a responder. Quem porem visse com olhos experimentados as escarpadissimas margens do Tua reconhecia logo que o orçamento de 19:692⁷300 era phantastico, para uma linha de 54 kilometros, que é constantemente supportada por altas muralhas em mais de 30 kilometros, quando não atravessa tunneis tortuosos ou salva precipícios de causar vertigens, passando sobre pontes de construcção difficult.

Não ha troço de linha mais difficult no nosso paiz, reconhecem os proprios engenheiros da linha do Douro, quando percorrem aquella extensão que parece um trecho extrahido da celebre linha da Schwartz-wald. A linha porem fez-se e, diga se de passagem, ficou muito bem feita, mas deixou um *deficit* que teve naturalmente de ser coberto pelo orçamento da linha de Vizeu, que se era mais rasoavel que o de Mirandella, ficou então cerceadissimo, aggravando-se ainda a situação com as inumeras variantes introduzidas no tracado d'aquella linha pela nefasta politica, á qual as companhias têm fatalmente de se submitter, se não quizerem jogar as peras com os amos... Ainda assim o projecto da linha de Vizeu levou mais de *dois annos* para aprovar *uma secção* e só em 88 ou 89 ficou completamente aprovado! Foi necessario fazer um extenso tunnel, que estava previsto, para que uma estação que rende diariamente (rendimento bruto) cerca de 1⁷600 réis se approximasse de uma aldeia sertaneja! Outras approximações semelhantes obrigaram a alongar pontes e viaductos e a aumentar consideravelmente o movimento de terras d'esta linha, cuja cubicação, bem como a grandeza das obras d'arte, mais parece de via larga do que de reduzida.

Deixou por isso fatalmente *deficit* a construcção do ramal de Vizeu, embora a companhia simplificasse, quanto lh'o permittiram, os edificios das suas estações e outras obras.

Em vista d'este rapido exame suscita se necessariamente uma duvida. Quem deve pagar o *deficit*, que está representado por quantias empregadas na construcção, mas que a companhia deve ainda aos seus fornecedores estrangeiros e nacionaes, aos seus tarefeiros e a bancos e particulares, que lhe emprestaram dinheiro para poder abrir a linha à circulação? Em vista da crise financeira que agrava a situação do nosso paiz a companhia reconheceu por certo que era inopportuna a occasião para sollicitar das camaras concessão semelhante á que se fez ás linhas de Salamanca, ás quaes, em vista do relatorio de uma commissão de engenheiros que foi *sur place* e sobre os livros da companhia, syndicar do custo das linhas, elevaram de 135 a 270 contos por anno, o subsidio que o estado concede aquellas linhas estrangeiras. Mas a occasião não era asada para tal pedido no momento em que todos estavam impressionados com as disposições da lei de meios; e o unico recurso de que a companhia podia lancar mão para pagamento dos seus debitos era o dos 121 contos, numeros redondos, que o estado concede como *garantia do complemento do rendimento liquido annual até 5,5 por cento em relação ao custo de cada kilometro*.

Deixou pois a companhia de pagar integralmente o seu coupon de julho e deu á conta d'elle $\frac{1}{4}$, reservando os outros $\frac{3}{4}$ para pagamento da parte dos outros credores, que parece terem arnuido, em principio, a essa forma de pagamento. Outras companhias de caminhos de ferro, em circumstancia identica, deixaram de pagar totalmente o seu coupon: fizeram-n'o a companhia real dos caminhos de ferro, a da Beira Alta, que ainda hoje só dá 3 francos á conta, a de Guimarães, a da Povoa, etc. Não sabemos se a companhia do caminho de ferro de Arganil e de Vendas Novas a Santarem possuem obri-

gações: por isso não fallaremos d'ellas. Das outras, sabemos que a Companhia Real pagou depois todos os coupons que teve em dívida e tem dado ultimamente dividendo ás suas accões, tendo encontrado largo credito para alargar a sua esphera de exploração, depois da crise que atravessou e que vem referida no relatorio feito em seguida á assembléa geral d: 13 de setembro de 1884; a companhia de Guimarães, acabou agora de pagar todos os encargos que lhe ficaram da construcção e dá este anno pela primeira vez dividendo ás suas accões. Tanto a companhia real como a da Beira Alta receberam subsídios do estado, pelo que podem ser comparaveis á Companhia Nacional no que respeita ao procedimento havido pelas respectivas administrações com respeito á suspensão integral ou parcial do pagamento do coupon. Supondo que a companhia pode-se pagar integralmente o coupon das 41:400 obrigações a que se referem as portarias de 27 de junho de 89 e 21 de junho de 90, cuja leitura deve ser feita conjuntamente com a dos artigos 27, 28 e 64 dos contráctos de concessão das linhas, qual seria a attitude dos outros credores da companhia, os que lhe forneceram as obras e o material para ella completar as suas construções? Dos títulos representativos dos seus creditos poderá acaso duvidar-se? Não. Reputamlos tão bons como as obrigações sob o ponto de vista dos direitos que os respectivos portadores têm sobre a companhia, os quaes são indiscutiveis e incontestaveis.

E se nos fosse pedido parecer diríamos que o que uns e outros têm de melhor a fazer é combinarem mutuamente o melhor meio de garantirem os seus creditos, evitando por todas as formas que as linhas passem para as mãos do Estado, pois n'esse momento ninguem lhes rebaterá por 10 % os títulos dos seus creditos, quer sejam obrigações, letras, situações de trabalhos, ou contas conferidas.

Continuaremos.

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, conformando-se com o parecer de 8 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar os projectos datados de 8 de janeiro ultimo dos apparelhos elevatórios e de tracção e correspondentes instalações hidráulicas, apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes em virtude das disposições da portaria de 7 de novembro de 1888, para serem empregados no serviço da estação central da linha ferrea urbana de Lisboa e autorizar o uso dos mesmos apparelhos

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

Paço, em 27 de junho de 1891.—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.

Para o director da primeira direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas datado de 15 de junho corrente, e com os dos conselhos superiores de commercio e industria e de agricultura, datados de 13 e 24 de abril ultimo: ha por bem ordenar que na exploração do caminho de ferro da Beira Baixa sejam applicadas as tarifas geraes de grande e pequena velocidade, actualmente em vigor nas linhas ferreas de leste e Norte e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, e de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos.

O que se comunica ao director da segunda direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro para os efeitos devidos.

Paço, em 27 de junho de 1891.—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.

Para o director da segunda direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El Rei, attendendo a que as circunstancias em que se encontram os trabalhos de construção do ramal de caminhos de ferro de Coimbra a Arganil não justificam a existencia de uma direcção especial de fiscalização dos mesmos trabalhos; ha por bem ordenar que seja extinta a direcção de fiscalização da construção do mencionado ramal, ficando a mesma fiscalização a cargo da direcção das obras publicas do distrito de Coimbra.

Paco, em 4 de Julho de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o conselheiro director geral das obras publicas e minas

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 18 de junho findo da junta consultiva de obras publicas eminas: ha por bem aprovar o projecto, datado de 26 de maio ultimo, para a construção de mais uma linha de resguardo na estação de Coimbra, do caminho de ferro do norte, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses.

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

Paco, em 7 de junho de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

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

Tendo sido extinta, por portaria d'esta data, a direcção da fiscalização da construção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, ha Sua Magestade El-rei por bem exonerar o engenheiro de 3.^a classe, Diogo Pereira de Sampaio, do cargo de director da mesma fiscalização, devendo ser empregado em outra comissão de serviço.

Paco, em 4 de julho de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o engenheiro Diogo Pereira de Sampaio.

Bilhetes de banhos

Começou a vigorar nas linhas da Companhia Real, no dia 10 do corrente a nova tarifa de bilhetes de banhos que hoje damos como annexo da nossa folha.

Das linhas do Minho e Douro para Lisboa, Figueira, Caldas, etc. tambem ha bilhetes por preços reduzidos, conforme se vê do referido impresso que é uma junção dos cartazes das duas direcções.

Equalmente as linhas do Sul e Sueste publicaram um serviço de banhos com bilhetes das estações de Estremoz, Evora, Pias, Serpa, Beja, Cuba, Alvito, Vianna, Alcaçovas, Montemór, Carregueiro, Ourique, Garvão, Amoreiras, Messines, Albufeira, Loulé, Faro, para Lisboa, Barreiro ou Setubal e d'aquellas e d'estas, com exceção das 4 desde Messines para Messines, Albufeira e Faro.

Além d'estes bilhetes que teem este anno maior redução de preços, 20 a 30 %, ha tambem bilhetes de grupo para duas ou mais pessoas, com a redução de preços até 35 %.

Caminho de ferro de Guimarães

Reuniu no dia 11 a assembléa geral d'esta Companhia para a apresentação do relatorio da gerencia respectiva aos dois annos de 1889 e 1890, documento que foi plenamente aprovado.

Presidiu o sr. Thomaz Martins Ramos Guimarães, servindo de secretarios os srs. Manoel de Sousa Machado e Antonio Ferreira da Costa Guimarães.

O sr. Correia Leite, em nome do conselho fiscal, disse que o mesmo conselho deixára involuntariamente de propôr um voto de louvor ao sub-gerente, sr. José de Moura Soares Velloso, pelo modo como gerira os negócios da companhia, durante a ausencia do sr. gerente.

Isso o levava a propôr agora um voto de louvor em nome do conselho fiscal.

Foi aprovado.

O sr. Antonio Narciso d'Azevedo Magalhães, propôz que a eleição do conselho fiscal só se effectuasse depois de aprovada a reforma dos estatutos que ia discutir-se.

Approvada esta proposta, entrou em discussão o projecto da reforma dos estatutos, que foi igualmente aprovado depois d'algumas modificações.

O relatorio firmado pelo digno gerente o sr. Antonio de Moura Soares Velloso, que tem dedicado ao servico da companhia todo o seu esforço e intelligença, é minucioso e extenso, o que nos impede de o publicar na integra. N'elle se historiam todos os importantes trabalhos para a obtenção da concessão do prolongamento da linha até Chaves.

D'elle se vê que a gerencia da companhia não poupa trabalhos, actividade, argumentos e insistencia para conseguir este desideratum.

Com respeito ao imposto do selo, o relatorio filia as suas apreciações nas que já aqui expozemos.

Como teremos de novo que nos ocupar d'este importante documento para o estudo das nossas vias secundarias, transcreveremos então as judiciosas observações do sr. Soares Velloso a este respeito.

As conclusões do conselho fiscal que foram votadas pela assembléa são:

1.^a—Que releveis as infracções dos nossos estatutos relativamente á epocha em que vos deveriam ter sido apresentadas as contas e relatorio, que hoje são submetidos á vossa apreciação e votação.

2.^a—Que approveis as contas que vos são apresentadas, bem como os actos praticados pela gerencia desde a ultima reunião da assembléa geral.

3.^a—Que ao saldo positivo de 15:1397973 réis, representado na conta de lucros e perdas, se dé a applicação proposta pela gerencia: para dividendo de 2 p. c. livre de impostos, relativamente a 1889, 6:0007000; para dividendo de 2 1/2 p. c. livre de impostos, relativamente a 1890, 7:5007000; saldo para conta nova 1:6397973.

4.^a—Que aceiteis a concessão para o prolongamento do nosso caminho de ferro até Fafe, sem subsidio nem garantia de juro, e nas condições publicadas no *Diario do Governo*, de 8 de abril ultimo, pelos motivos bem apreciados no relatorio da gerencia; e que igualmente auctoriseis esta a fazer as operações financeiras necessarias para o cumprimento da concessão.

5.^a—Que auctoriseis o vosso gerente a continuar a empenhar toda a sua actividade para tornar válido e efectivo o compromisso do governo portuguez para com a nossa Companhia, compromisso confessado e reconhecido na proposta de lei n.^o 59-D do governo e parecer n.^o 72 das comissões de fazenda e obras publicas da camara dos srs. deputados em 1888, relativamente ao prolongamento do nosso caminho de ferro até Chaves.

6.^a—Que approveis um voto do mais merecido louvor e agradecimento a actividade e dedicação intelligenças, inexcedíveis e isentas de toda a remuneração pecuniária, com que o ex.^{mo} sr. Antonio Velloso tem gerido a nossa Companhia.

Subscrição nacional para a defesa do paiz

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* como vogal da grande Comissão, recebeu da sub-comissão encarregada de estudar os alvitres para a applicação da subscrição, o bem elaborado relatorio em que esta com-

missão, expondo as razões porque não considera aceitáveis as varias propostas que lhes foram presentes para a applicação dos fundos reunidos por subscrição, termina por propôr:

1.º—Que sejam aplicados réis 400:000\$000 á compra d'um vapor-transporte e de uma canhoneira de guerra.

2.º—Que consultado o governo sobre se aceita este offerecimento em nome da Nação, se digne tambem dizer qual o typo do transporte e da canhoneira que dentro d'aquelle verba, prefere e precisa para o serviço colonial.

3.º—Que a construcção dos navios promptos a navearem e a entrarem no Tejo n'um mesmo dia, ainda á ordem da commissão executiva, mas com authorisação e de acordo com o governo, seja dada por concurso fiscalisado em todas as suas clausulas e promenores pela commissão executiva, e pelo vogal ou vogaes da grande commissão que quizerem associar-se a este trabalho, e mesmo por qualquer subscriptor ou subscriptores portuguezes.

4.º—Que tanto no transporte como na canhoneira haja um logar de honra, onde esteja archivado o relatorio, em edição especial, dos trabalhos da commissão, acompanhado de todos os documentos, lista dos subscriptores e quantias que entregaram á mesma commissão a favor da defesa nacional.

5.º—Que os nomes dos navios, sejam escolhidos e dados pela commissão.

6.º—Que sejam entregues ao governo, em acto solenne e publico, pela Grande Comissão da Subscrição Nacional.

Do saldo excedente a 400 contos, ou 30 contos, deduzidos os 10:000\$000 já enviados para Lourenço Marques, e deduzidas tambem as indispensaveis e rigorosas despezas d'expediente desde que a commissão se constituiu até ao momento de entregar os navios aos poderes competentes, e quebras, que porventura possam existir pela falta da entrega d'alguma ou algumas subscrições o que tudo constará do relatorio, propômos que seja aplicado para uma missão religiosa em Africa $\frac{1}{3}$ d'esse saldo, e que $\frac{1}{3}$ restante seja offerecido á Sociedade Portugueza da Cruz Vermelha.»

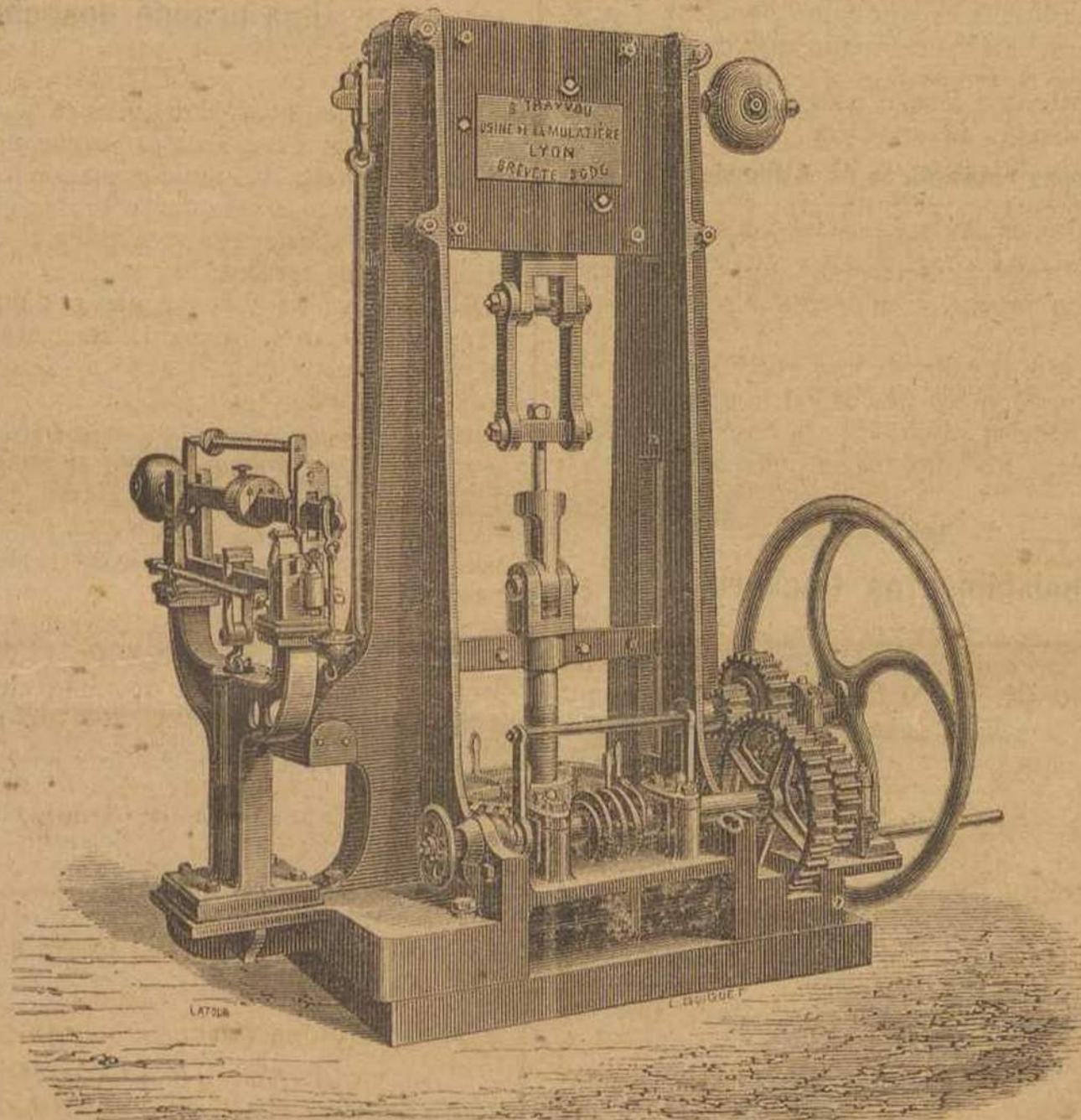
Devemos declarar que estamos perfeitamente d'acordo com esta proposta, podendo os nossos delegados n'este delicado assumpto registrar esta nossa declaração para todos os fins.

Machinas Trayvou

PARA ENSAIAR MATERIAES

As diferentes qualidades de metaes que abastecem os mercados, que variam até o infinito não obstante pertencerem á mesma natureza de productos, tornaram indispensavel o ensaio das peças, tanto com respeito á tracção como á flexão, compressão etc.

E' assim que estas machinas são hoje usadas por toda a parte, nos altos fórnos como nas officinas de caminhos de ferro; nos armazens dos grandes constructores como nas pequenas fabricas, em toda a parte onde ha a necessidade de conhecer a verdadeira qualidade dos materiaes que se vão empregar nos artefactos a aplicar no trabalho.



A machina de que hoje damos a gravura é um d'estes apparelhos, invenção de mr. B. Trayvou, de La Mulatiere, proximo, de Lyon, França, machina que na ultima exposição de Paris foi premiada com o primeiro premio a medalha de ouro, e apreciada com todo o entusiasmo pelo jury nas experiencias a que com ella procedeu, e que hoje está empregada em centenares de officinas estrangeiras e já não pouco entre nós.

Na obra de Lebasteur, *Les metaux à l'Exposition de 1878* o auctor classifica estas machinas como as melhores construidas e d'um uso commodo.

Funcionando pela combinação de orgãos de dois gêros de instrumentos de pesagem, estas machinas permitem o ensaio kilogramma a kilogramma de todas as resistencias, com a maior precisão. O indicador duplo romano á esquerda do apparelho accusa os esforços exercidos durante a operação.

O preço d'estas machinas é apenas de 2.200 francos as de força de 10 toneladas; 3.000 francos as de 25; 4.000 francos as de 40; e 5.000 francos as de 50.

Occupar-nos-hemos em breve de um outro apparelho da casa Trayvou, cujo representante em Portugal é o nosso amigo mr. Augusto Lavarré, apparelho que vae fazer as suas provas publicas em poucos dias.

Publicações recebidas

Catalogo dos trabalhos expostos no Museu Industrial e Commercial de Lisboa, pelas escolas industriaes e de desenho industrial da circunscripção do Sul.

Demonstra-nos este livro o adeantamento que, felizmente vâo tendo no nosso paiz os estudos preparatorios para as industrias, para que tanto concorre a existencia d'aquelle util estabelecimento que deve ser frequentado por todos os industriaes que muitissimo teem ahi que aprender, no exame de productos notaveis que encerra.

Relatorio e mappas estatisticos da Alfandega de Loanda em 1890, apresentados pelp director Pereira Rodrigues.—Agora que a questão africana tão debatida anda, vem a propósito extremamente estes mappas pelos quaes se demonstra o movimento commercial d'aquella nossa possessão.

Por elles se vê que o valor da importação foi de 1937 contos dos quaes só 379 em navios estrangeiros, e o da exportação 1730 contos, sendo 157 em navios estrangeiros. O rendimento dos direitos atinge 537.642-592 reis.

Estabelecimentos Cockerill

A importante casa Cockerill, muito conhecida dos leitores do nosso jornal, acaba de receber uma encomenda de primeira ordem, que atesta, só por si, o grau de superioridade a que chegou o credito de que gozam em todos os paizes, aquelles estabelecimentos belgas.

Trata-se da construcção d'um caminho de ferro, para a Turquia da Asia a qual é avaliado em 200 milhões de francos (18.000 contos de réis).

Este importante trabalho, garante á Sociedade Cockerill, o funcionamento de todas as suas officinas durante quatro annos pelo menos.

Segundo o contracto, os trabalhos devem estar concluidos no prazo de cinco annos.

A casa Cockerill, tem ainda que installar mais officinas nos seus estabelecimentos para satisfazer a esta grandiosa encomenda.

O paquete Polynesien

O relatorio annual da ultima assembléa geral da companhia *des Messageries Maritimes* dá-nos alguns esclarecimentos importantes sobre o ultimo typo dos grandes vapores construidos por esta Companhia.

«Sobre a vossa linha postal transatlantica, diz o presidente da companhia, os grandes vapores dos ultimos typos realizaram no anno passado, proximo de 15 nós de velocidade média.

O ultimo, lançado ao mar n'este anno para o serviço da Australia, o *Polynesien* de 9:000 toneladas e 7:000 cavallos, conseguiu na sua primeira viagem, n'um percurso de 8:000 léguas, attingir 16 nós de velocidade.»

«O *Polynesien* diz o relatorio do conselho de administração, lido na mesma assembléa, figurava ainda no numero dos vapores em construcção no fim d'este exercicio e só depois foi entregue á exploração. Este vapor largou de Marselha em 3 de janeiro findo, para effectuar a sua primeira viagem na Australia, viagem que, temos o prazer de annunciar se realizou nas melhores condições. O funcionamento das machinas e caldeiras, nada deixaram a desejar por qualquer motivo.»

Deve notar-se para honra das officinas que as forneceram que as machinas do *Polynesien* são das de triple expansão estudadas por mr. Risbec, director das officinas de Cioat, e as caldeiras são geradores do systema Belleville, já bem conhecido no nosso paiz e que qualquer pode ver功用在 na instalação da luz electrica do theatro de S. Carlos.

Uma grande descoberta

No sabbado 4 e domingo 5, os jornaes de Lisboa, o *Commercio de Portugal*, a *Gazeta de Portugal*, o *Diario de Noticias*, etc. noticiaram uma grande descoberta de que o auctor quiz fazer grossa propaganda e tanto que alguns d'estes jornaes davam a noticia de chapa, pelos mesmos termos.

Ella ahi vae, tirada do ultimo d'aquelles jornaes que a resumiu certamente para não gastar mais largo espaço, com ella:

«Dizem nos que um grupo de comerciantes, por causa de irregularidades e demoras que se dão no serviço da linha de Cintra, pensam em organizar um serviço rapido de carruagens pela estrada ordinaria.

N'outro dia, um comboio de Cintra para Lisboa gastou quasi duas horas. Serviço accelerado assim dá logar a frequentes reclamações.»

Os demais, na noticia completa, diziam:

«Para sahir d'este estado intoleravel o publico não tem outra cousa a fazer senão abandonar os comboios e servir-se novamente das communicações antigas pela estrada. Consta-nos mesmo que um grupo importante de comerciantes, que passa a estação calmosa em Cintra, pensa em organizar um serviço particular de carruagens rápidas a exemplo dos *mail coaches* que partem de Londres para todas as direcções. Estes carros deverão partir de Cintra ás 8 horas, chegando a Lisboa ás 9³, o que não é difícil havendo mudas no caminho. Seria uma economia de tempo, contando-se com a distancia entre a estação e a villa de Cintra e com a demora antes da partida do comboio.»

Tambem nos parece:

Para vir de Cintra a Lisboa mais depressa, não ha como aquelles *mail coaches* que se usam em Londres e levam uma hora por dez kilometros. E depois, nunca

descarrilam. Apenas estão sujeitos a uns pequenos transtornos, como aquelle que em Cintra, no anno passado, quasi que ia arrasando uma das mais conhecidas e estimadas familias de Lisboa.

Ora adeus, não percamos tempo a rir, que temos coisas sérias de que tratar.

Industria portugueza

Fomos no domingo convidados, com outros collegas e varias pessoas, pelo sr. Pinto de Magalhães para assistir á inauguração da nova installação a vapor na sua fabrica de ladrilhos mosaicos, em Alcantara.

A fabrica estava em plena laboração, sendo muito interessante para os visitantes ver a forma porque se preparam os ladrilhos, alguns de complicados desenhos, quer pelas antigas prensas manuaes quer pela a nova pressora mechanica que vem substituir a velha roda manual que demanda enorme esforço de dois homens ou a pequena prensa hidráulica que deve cansar tambem muito o artista que a move.

A fabrica sustenta mais de 70 operarios entre homens mulheres e creanças, sendo das mulheres o trabalho mais delicado, o da composição dos mosaicos, segundo a maior ou menor pratica que teem.

O sortimento de moldes e desenhos de ladrilhos é prodigioso ali e duvidamos até de que em muitas fabricas estrangeiras o haja tão completo.

Depois da visita á fabrica foi servido um delicado lunch em que houve entusiasticos brindes, mas a mais grata audição que tivemos foi a da leitura que se fez das condições com que o sr. Magalhães assegura o futuro dos seus operarios desde aquella data. Excluidos dois que pelos seus serviços foram desde já reformados com o seu vencimento por inteiro, os demais quando tenham 3 annos de trabalho na fabrica terão, na doença 25% do seu salario; 50 se tiverem 5 annos, 75 se tiverem 10 e salario inteiro se completarem 20 annos.

O sr. Magalhães um infatigavel e intelligente industrial que tem sabido elevar a sua fabrica á altura dos estabelecimentos estrangeiros do genero, prova-nos n'aquelle acção que tem em grande apreço os seus empregados, honrando-se em protegel-os.

Bem merece por isso, como bem merecem os seus productos que o publico os escolha de preferencia ao genero estrangeiro que não é melhor nem mais perfeito.

Carteira dos Accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Obrigações de 4 1/2 %

São prevenidos os portadores de obrigações de 4 1/2 % d'esta Companhia, 1.ª serie, amortisadas na sessão publica de 23 de Abril d'este anno, que a partir do dia 1 de Julho proximo futuro lhes serão pagas as ditas obrigações pelo seu valor nominal.

Equalmente se annuncia que a partir do mesmo dia serão pagos os coupons n.º 9 na razão de 45 e 9 marcos ou réis 10:125 e 2:025 respectivamente, segundo pertencerem á serie A ou B, sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

São prevenidos os portadores de obrigações 4 1/2 % da 2.ª serie d'esta Companhia, amortisadas na sessão publica de 10 de Abril d'este anno que a partir de 1 de Julho proximo futuro lhes serão pagas as ditas obrigações pelo seu valor nominal.

Equalmente se annuncia que a partir do mesmo dia 1 de Julho proximo futuro, será pago o compon n.º 4 na razão de 9 marcos ou réis 2:025, sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Estes pagamentos realizar-se-hão em Lisboa na sede da Companhia, e em Berlim no Banco für Handel Indu & tri.

Obrigações de 3 %

São prevenidos os portadores de obrigações de 3 % d'esta Companhia da 1.ª a 6.ª serie que a partir do dia 1.º de Julho proximo futuro será pago o coupon n.º 61 na razão de fr. 720 em réis 1:295, pela deducção de fr. 30 por imposto em França, ficando alem d'isso sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

São prevenidos os portadores de obrigações de 3 % d'esta Companhia de 7.ª serie que a partir do dia 1.º de Julho proximo futuro será pago o coupon n.º 2 na razão de fr. 7,20 em réis 1:295, pela deducção de fr. 0,30 por imposto em França, ficando alem d'isso sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Obrigações de 4 %

São prevenidos os portadores de obrigações de 4 % d'esta Companhia amortisadas em 16 do corrente mez, que a partir do dia 1.º de Julho proximo futuro lhes serão pagas na razão de fr. 498,90 ou réis 89:802 cada nma pela deducção de fr. 1,10 de imposto em França.

Egualmente se annuncia que a partir do mesmo dia 1 de Julho será pago o compon n.º 8 na razão fr. 9,60 ou réis 1:728 pela deducção de fr. 0,40 de imposto em França, ficando alem d'isso sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Estes pagamentos effectuar-se-hão em Lisboa na sede da Companhia; em Paris na Société Generale de Credit Industriel et Commercial, e no Credit Lyonnais; em Londres em casa dos banqueiros Glyn Mills Currié & C.º; em Lyon na Société Lyonnaise; em Bruxellas e Genova na Caixa das Succursaes do Banco de Paris e dos Paizes-Baixos.

Companhia Portugueza das Minas de Huelva

Para a apresentação do relatorio e contas da direcção, parecer do concelho fiscal e relatorio do engenheiro, relativos ao anno findo de 1890, e para todos os outros efeitos do artigo 25.º dos estatutos é convocada a reunião da assembléa geral ordinaria para o dia 18 do corrente, pelas 2 horas da tarde, no escriptorio da companhia, rua dos Retrozeiros, 88, 2.º

Os livros e mais documentos podem ser examinados pelos srs. accionistas, para o que se acham patentes no escriptorio da companhia, em todos os dias uteis, do meio dia ás 3 horas da tarde.

Companhia nacional de caminhos de ferro

Amortisação de obrigações

Pervine-se os srs. portadores das obrigações que foram sorteadas em 22 do corrente e cujos numeros constam do annuncio publicado no Diario do Governo de 23 do mesmo mez de que o reembolso das mesmas se effectua na sede da Companhia a partir do 1.º de julho proximo futuro, devedo os titulos respectivos ser depositados de ante-vespera para conferencia, e em troca da cau-tella se effectuará o pagamento.

Outro sim são informados os snrs. portadores dos referidos titulos de que o coupon N.º 4 pertencente aos mesmos é pago integralmente.

Banco Commercial de Lisboa

SOCIEDADE ANONYMA

O dividendo de 2 1/2 por cento ou réis 2:500 por accão, livre de imposto de rendimento, paga-se todos os dias, das 10 horas da manhã ás 2 da tarde, na sede do banco e na sua agencia do Porto.

Empreza dos Recreios Lisbonense

São prevenidos os possuidores de obrigações de 5 e 6 por cento, de que os juros do 1.º semestre do corrente anno, serão pagos todos os dias, desde as 11 horas da manhã até ás 3 horas da tarde, a começar no dia 1.º e até 5 de julho, e de que d'esta em diante o pagamento será feito só as quintas feiras.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

No dia 1 de Julho proximo futuro é aberto o pagamento do coupon n.º 4 (1.º semestre do corrente anno), das obrigações d'esta Companhia, e seguirá em todos os dias uteis ate ao fim d'esse mez. A conta do juro correspondente a este coupon será paga a quantia de quinhentos réis por obrigação, anunciando-se oportunamente os pagamentos complementares.

Este pagamento far-se-há n'esta cidade, na sede da Companhia, Avenida da Liberdade, 91.

Os recibos respectivos, juntamente com os titulos nominativos ou com os coupons, deverão ser entregues, contra cau-tella de antevespera, para se conferirem e serem carimbados.

Nos titulos nominativos será posto um carimbo com a seguinte indicação: "Pago 500 réis (ou 2\$500 réis) á conta de juros vencidos em 1-7-91" (conforme os titulos forem 1 ou 5 obrigações) e restituídos depois contra a cautella.

O coupon n.º 4 será carimbado com a seguinte declaração: "Pago por conta 500 réis (ou 2\$500 réis) em 1-7-91" (conforme os titulos forem de 1 ou 5 obrigações) restituídos também depois contra a cautella.

O pagamento que se não efectuar durante o mês de Julho, terá lugar em todas as quintas feiras dos meses seguintes.

Os impressos para os recibos distribuem-se na Companhia.

Amortisação de Obrigações

Previne-se os srs. portadores das obrigações que foram sorteadas em 22 do corrente e cujos numeros constam do annuncio publicado no Diario do Governo de 23 do mesmo mês, de que o reembolso das mesmas se effectua na séde da Companhia, a partir do 1.º de Julho proximo futuro, devendo os titulos respectivos ser depositados de antevéspera para conferencia, e em troca da cautella respectiva, contra aquela se efectuará o pagamento.

Outro sim são informados os srs. portadores dos referidos titulos do que o coupon n.º 4 pertencente aos mesmos é pago integralmente.

Boletins financeiros

Lisboa, 15 de Julho.

O facto predominante da quinzena foi o termo da moratoria decretada em 10 de maio e a adopção de novas providencias por parte do governo, no sentido de restabelecer nas condições normaes a nossa circulação monetaria, tais como o prolongamento da faculdade concedida ao Banco de Portugal para trocar as suas notas e a modificação do nosso sistema fiduciario revertendo para o nosso primeiro banco o privilegio da emissão que, anteriormente à organização do Banco Emissor, havia sido concedido a alguns bancos do norte do paiz, que cederam d'elle a troco de uma indemnização de 2:000 contos. Esta medida, especialmente, foi bem recebida, porque é de grande vantagem para o paiz haver um só tipo de notas, porque assim se facilitarão bastante as operações commerciaes generalizando a circulação fiduciaria e facultando, por consequencia, o fluxo e refluxo de capitais entre Lisboa e os diversos centros commerciaes do paiz.

Ao contrario do que esperavam os mais pessimistas, o termo da moratoria não produziu grande perturbação no nosso mercado, havendo até occasião de se verificar que, tanto em Lisboa como no Porto, a situação commercial não era tão difícil como era licito suppor. Assim reconheceu-se que em Lisboa o valor das letras apontadas para protesto nos sessenta dias da moratoria não excedeu a 643 contos, em quanto que no Porto esse valor foi apenas de 104 contos. É preciso notar que estas letras não representam, em grande parte, *difficultades no pagamento* mas sim simples conveniencia em aproveitar a moratoria, porque entre elles figuram muitas de valor minimo, existindo até algumas por quantias insignificantes (15\$000 réis por exemplo) que ninguém dirá terem sido apontadas por necessidade inevitável. Tudo isto confirma a opinião em que estamos de que as dificuldades da crise actual derivam principalmente da situação do tesouro e que é elle que está afectado seriamente por causas varias, todos conhecidos mais ou menos, e que a situação do paiz está longe de ser precaria.

Desvanecendo os receios de que a expiração do prazo da moratoria trazia como consequencia um agravamento perigoso da nossa situação financeira teremos que as inscrições (ass.) que no principio do mês haviam oscillado entre 47,10 e 48,30, atingiam no dia seguinte ao do termo da moratoria (11 de julho) 49,10 e os titulos da dívida externa subiam successivamente de 46,28 a 46,45, 46,50, 47,05, 47,50, 47,55, 48, 48,10 e 48,30 (11 de julho), melhorando igualmente as cotações da acção do Banco de Portugal, accentuando-se as boas tendencias de todas as outras. Continuou, porém, a faltar papel cambial, mantendo-se o agio das libras e da prata, apesar de todos os esforços empregados para evitá-lo. No estrangeiro é grande a disponibilidade em dinheiro, regulando na ultima semana em Londres a 2 1/2 (desconto bancário) e 1 1/2 (particular), — em Paris a 3 p. c. (desconto bancário) e 2 1/2 (particular), — em Berlim respectivamente a 4 p. c. e 3 p. c. As cotações dos fundos portuguezes em Londres melhoraram, tendo havido uma baixa inexplicável no dia 6 (40 3/4, 41) mas recuperando a cotação de 42 no dia 10. O consolidado pouca alteração sofreu, ficando a 96 no dia 10.

A reserva de prata do Banco de Portugal era nos principios de maio de 667 contos de réis. Em resultado da corrida esta reser-

va ficou reduzida a 306 contos. Com o auxilio do governo (108 contos), com a reserva feita das ilhas dos Açores (226 contos) e com a moeda a apromtada na Casa da Moeda (825 contos) elevou-se aquella disponibilidade a 1:465 contos de réis. D'esta quantia applicou-se a pagamentos á tropa, ao pessoal das obras publicas e aos operarios das fabricas 856 contos, sendo remettidos para a província 561 contos, sendo para o distrito do Porto 237. A Associação Commercial de Lisboa foram fornecidos 69 contos para troco de notas de 5\$000 réis.

Realisou-se a emissão das novas notas de 2\$500 réis que foram bem recebidas pelo publico prestando bom serviço ás transacções commerciaes. No entretanto a falta de trocos continua, sendo talvez inevitável recorrer-se á emissão das cédulas de 1\$000 e de 500 réis para fazer desaparecer completamente aquella dificuldade. A Associação Commercial do Porto manifestou-se contra a introducção no mercado d'este papel subsidiario, mas não parece que a sua opinião seja facilmente explicavel. Existe dificuldade para realizar trocos, reconhece-se que as notas de 2\$500 réis ainda não conseguiram vencer esse obstaculo, apesar da continua amoedação a que se procede na casa da moeda, como se ha de suppor a falta de moeda que satisfaça as exigencias do mercado? A emissão das cédulas minimas tem inconvenientes? Não os attingimos, mas, admittindo que os tivesse, não bastaria á Associação Commercial do Porto apontalos, era preciso ao mesmo tempo indicar o meio de substituir o remedio e por forma igualmente efficaz e proficia.

Notamos as cotações de hoje: — *Bolsa de Lisboa*—Inscrições d'assentamento (s. c.) 49,60, 50,10, 49,65, 50,5, 50,75 (ultima hora); — Dívida externa 48,33; — Acções do Banco de Portugal 103\$000 réis. Com surpresa acabamos de saber que foram hontem vendidas na Bolsa de Lisboa 2:300 libras sterlinas á rasão de 4\$840 réis. Os fundos portuguezes ficaram hontem em Londres: 3 p. c. 43, em Paris: 3 p. c. 42,87, 4 1/2 p. c. 3.400 — *Caminhos de ferro portuguezes*: Paris 197 (acções).

J. F.

Bolsa de Paris 13 de julho.—Durante a quinzena o mercado não teve um só momento de fraqueza, e não obstante a quasi absoluta falta de clientela, os fundos conservaram excellentes cursos, de sorte que a maior parte dos coupons cortados estão quasi ganhos por completo.

Estes coupons eram de 2,17 francos no Italiano; 57 fr. 68 no Suez; 50 fr. no Norte; 33 fr. no Crédit foncier; 30 fr. nos Omnibus; 25 fr. no Midi e no Banco de Paris e dos Paizes-Baixos; 22 fr. 50 nos Carruagens; 17 fr. 50 no Banco Ottomano; 15 fr. na Companhia transatlantica e nos Andaluzes; 13 fr. no Crédito mobiliario; 16 fr. 50 nos Armazens geraes e Crédito algériano; 8 fr. no Zaragoza; 7 fr. nos caminhos de ferro austriacos; 6 fr. no Norte de Hespanha e 5 fr. no Banco d'Escompte:

O exterior e o portuguez foram vivamente elevados de cotação melhoramento que o mundo financeiro acolheu muito bem.

Em summa a firmeza das cotações é agora a divisa, e, salvo caso imprevisto, tudo leva a crer que a liquidação de julho será completamente satisfactoria.

A Renda franceza subiu ainda, n'esta semana, apesar dos 240 milhões necessarios para a prestação do novo 3%, hoje deliberado em 60 francos; o 3% contabilidade faz 95,35 o que calculando o coupon de julho, faz 96,10 o curso d'este titulo.

Em breve o teremos, a 97.

O Banco de França cota-se a 4,450 bem sustentado; o de Paris a 786, estuda uma operação de adiantamento ao Banco de Hespanha; o Credit Foncier faz 1,250, ex-coupon de 33 francos.

Anuncia-se para muito breve uma emissão de novas obrigações que deve servir para conversão das obrigações de 1875, 4% que desde muito ultrapassaram o par.

As receitas das nossas grandes companhias são excellentes, desde 1 de janeiro, excedendo já 7:900.000 francos d'augmento sobre o anno passado.

Naturalmente as acções e obrigações aproveitam esta circunstancia para retomar cursos mais elevados: 1,490 o Lyon; 1,307 o Midi; e 1,515 o Orleans. Este ultimo está um pouco mais fraco em virtude das greves parciais que se estão dando no seu pessoal, e todos se resentirão, se segundo as ameaças, no dia 15 rebentar greve geral.

Os andaluzes são pedidos a 465; o Norte de Hespanha retomou 308. Lombardos e austriacos mantêm cotações de 238 e 635.

O Suez, ex-coupon de 57 francos, não se vende a menos de 2,780.

G. Pessard.

Gaceta de los Caminos de Hierro

Acompanha este numero um prospecto da nossa collega de Madrid *Gaceta de los Caminos de Hierro* que recomendamos aos nossos leitores.

A longa existencia de 36 annos d'este periodico, os assumptos de que se occupa e a forma competente e auctorizada como trata de todas as questões que se relacionam com as linhas de Hespanha, tornam a *Gaceta* uma publicação indispensavel á todos os que se interessam pelas questões ferro-riarias do paiz vizinho, hoje mais do que nunca, tão estreitamente ligadas com as do nosso paiz.

As assignaturas e annuncios recebem-se na nossa redacção em Lisboa, visto as relações em que as duas empresas estão entre si.

Para os annuncios nas 2 publicações ha uma tarifa especial que vae no prospecto.

Aos nossos assignantes que o desejarem mandaremos gratuitamente um numero para amostra.

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

BOLSAS	TITULOS	1891 — JUNHO — DIAS														
		1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Ascensores mechanicos . . .	—	68.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris . . .	Atravez d'Africa . . .	—	70.500	—	—	—	69.900	—	—	69.800	—	70.000	70.000	69.800	—	—
ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	232,50	225	240	197,50	192,50	200	200	185	200	200	200	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal . . .	—	160	—	—	138,75	140	140	150	147,50	—	147,50	—	—	—	—	—
" Norte de Hespanha . . .	313	310	310	311,25	302,50	297,50	297,50	303,75	307,50	308	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	315	313,75	313,75	310	302,50	302,50	301,25	301,25	305	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes . . .	482,50	482,50	480	480	457,50	450	440	432,50	465	—	—	—	—	—	—	—
OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	268,50	259	238,50	236	232	245	245	235,50	231	227,50	222,50	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal . . .	277	274	270	270	265	265	265	262,50	250	257,50	250	—	—	—	—	—
" Norte Hespanha, 4.ª hypotheca . . .	386	384	385	399,50	399	398	394	394	392,50	—	—	—	—	—	—	—
" Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	79,25	79,25	79,25	—	79,25	—	—	—	—	—	—
" C.º da Beira Alta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . . .	Atravez d'Africa . . .	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	—	—
Amsterd. . .	Atravez d'Africa . . .	75	75	75	75,50	74	74	69	69	71	70	70	70	70	—	—
Bruxellas . . .	Atravez d'Africa . . .	72,50	72,25	72,50	72,50	71,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Observações	
		1891		1890		Totaes		1891		1890		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1891	1890	1891	1890	1891	1890		
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
Antiga rede e nova não garantida (1) . . .	18 24 Junho	689	57.973;230	84;444	684	59.442;410	86;845	4.299.421;630	4.220.774;600	78.347;030	76.442;370	—	(1) Compre- hende as li-		
	25 1 Julho	—	56.338;460	81;768	—	58.543;420	85;966	4.353.460;090	4.279.317;720	—	—	—	—	nhas de Les-	
Nova rede garantida (2) . . .	18 24 Junho	168	3.897;000	23;196	168	3.750;000	22;324	79.062;000	74.104;000	7.958;000	74.624;000	8.461;900	—	te e Norte e ramaes de	
	25 1 Julho	—	4.023;000	23;946	—	3.530;000	20;952	83.083;000	74.624;000	8.461;900	—	—	Caceres e Coimbra e as		
Sul e Sueste . . .	14 17 " "	—	41.800;225	24;842	—	43.008;310	27;385	343.660;800	278.796;265	34.864;535	—	—	da nova rede		
	18 24 " "	—	45.546;910	32;730	—	46.415;770	34;559	329.207;740	295.242;035	33.995;675	—	—	Cintra-Torres, ramal de		
Minho e Douro . . .	7 13 Maio	340	17.486;245	50;347	340	18.003;340	52;956	341.920;737	308.611;058	3.309;679	—	—	Cintura, ur- bana e Cas- caes.		
	14 20 " "	—	19.360;447	56;942	—	16.706;763	49;137	331.281;184	325.317;821	6.963;363	—	—	(2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira e ra- mal de Alfa- rellos.		
Beira Alta . . .	14 17 Junho	253	5.578;476	22;038	253	5.838;633	23;077	141.377;973	151.986;765	—	7.608;792	—			
	24 27 " "	—	45.009;546	44;145	—	48.749;000	55;444	346.290;700	344.060;826	2.223;874	—	—	—		
Zafra a Huelva . . .	18 24 Junho	180	42;676	237	180	41;380	229	1.063;728	1.076;142	—	42;684	—			
	25 1 Julho	—	52;784	293	—	45;570	253	1.109;297	1.129;196	—	49;899	—			
Almansa—Valencia Tarragona . . .	17 20 Junho	393	278;961	709	393	322;586	820	5.242;452	5.379;445	—	436;663	—			

Linhos portugueses

Rocio para Cascaes. — Já está formulada a tarifa que haverá de regular o serviço desde a estação do Rocio para o ramal de Cascaes, a qual começará a vigorar com os comboios directos logo que a ligação do serviço possa ser feita.

Os preços para Cascaes ficam sendo 1.^a 600 reis 2.^a 500, 3.^a 300 e para Oeiras 1.^a 420, 2.^a 360 e 3.^a 240.

Segundo dizem os collegas, a camara municipal devia ocupar-se hoje da necessaria auctorização para as passagens de nível em Alcantara.

Companhia Carris. — Não se realizou hoje 15 a annunciada assembléa geral apresentando-se a presidil-a o sr. Costa Pedreira que addiou a reunião para 31 do corrente.

O sr. Pedreira havia dado a sua demissão na assembléa geral de 9 de abril. Continuamos por tanto sem perceber nada de um tal movimento de directores, presidentes, vices, substitutos, etc., uns que saem outros que entram, em maior quantidade do que os carros da mesma companhia em serviço.

Companhia Nacional. — Os obrigacionistas d'esta companhia extranhando que ella não pagasse integralmente desde já o coupon recebido em 1 do corrente reuniram-se em assembléa, resolvendo, sob proposta do sr. Feliciano d'Aberu nomear uma comissão com plenos poderes para resolver consoante os interesses dos obrigacionistas, comissão que ficou composta dos srs. Manuel Antonio de Seixas, que é possuidor de 2:500 accções, Mesquita da Rosa e Banco Commercial.

N'outro lugar d'este numero occupamo-nos mais largamente d'este assumpto.

Tendo o sr. Almeida Pinheiro pedido a demissão do cargo de membro da comissão administrativa d'esta companhia foi nomeado para o substituir o sr. conselheiro Eduardo Segurado.

Central do Rocio. — Desde que se realize a abertura ao serviço publico do vestibulo inferior, no largo do Camões começarão a funcionar os ascensores das 6 e meia da manhã ás 9 e meia da noite sendo o preço de passagem 10 reis por pessoa.

A lotação de cada ascensor é de 20 pessoas.

As viagens serão continuas.

Loanda a Ambaca. — O caminho de ferro de Loanda a Cassóneca, transportou desde o dia da inauguração até 31 de março 64:388 passageiros que pagaram pelo transporte a quantia de 31:516⁷950 reis.

Os telegrammas expedidos pela linha, desde a sua inauguração até 31 de março ultimo, renderam 299⁷400 reis.

Elevador dos Guindaes. — Durante a epocha de banhos estabelecer-se ha no elevador dos Guindaes um serviço provisório das 5 ás 9 horas da manhã, a preços reduzidos. Assim, na linha principal da Batalha aos Guindaes e vice-versa o preço por cada pessoa será de 20 reis. Na linha secundaria dos Guindaes ao cimo das escadas da mesma denominação e vice-versa o preço de cada bilhete, ida e volta será de 20 reis. Depois das 9 horas da manhã até ás 11 da noite continuarão os preços actualmente em vigor.

Para as pessoas que costumam aproveitar-se n'esta quadra dos banhos do rio, os preços que acabam de ser estabelecidos no elevador dos Guindaes são extremamente vantajosos, assim como o são para todos quantos nas primeiras horas da manhã concorrem ao mercado do peixe da margem e transaccionam nos gêneros que do Douro conduzem os barcos rabellos.

Linhos hespanhóis

De Soto del Rey a Ciano Sant'Anna. — Está-se estudando um projecto de prolongamento do caminho de ferro de Soto del Rey a Ciano Sant'Anna, até Campo de Caso, no proposito de o levar mais tarde a ligar com a via geral em uma das estações de Castella.

De Buñol a Grao de Valencia. — A divisão dos caminhos de ferro de Este, enviou já ao governo civil de Valencia, com a competente informação o projecto d'um caminho de ferro de Buñol a Grao de Valencia com ramal para Alberique.

E' auctor do projecto o sr. D. Ramor Rubira que pediu a concessão d'esta linha.

De Almendricos a Velez Rubio. — Consta as nosso collega *El Fomento* de Velez Rubio, que pôde considerar-se um facto a construção do caminho de ferro de Almendricos a Velez Rubio.

Foi encarregado de constituir a empreza para a construção e exploração d'esta linha, o engenheiro Jorge Higgin.

De Linares a Almeria. — Vae ser adjudicado um novo troço de caminho de ferro de Linares a Almeria, comprehendido entre os que estão construindo os srs. Marquez del Cadimo e D. Francisco Tortosa.

De Murcia a Granada. — A companhia concessionaria d'este caminho de ferro, ocupa actualmente seis mil homens nas secções entre Gor e Zurgena, dando assim um grande desenvolvimento aos trabalhos de terrenagem e obras de fabrica, a fim de facilitar a montagem das trez grandes pontes de ferro que hão de ligar aquella parte da linha com a de Gor a Granada, onde tambem se activam os preparativos necessarios para se poder dar igual ou maior impulso à construção dos 107 kilometros que esta secção comprehende.

Encontram-se já as duas galerias do ataque do tunnel de Zabrejilla, do qual ha já perfurados 68 metros. O exito foi lisonjeiro.

Começaram já as excavações para os fundamentos da grandiosa ponte de Baul.

De Memereia a Solares. — Foi presente ao Congresso uma proposta de lei, pedindo a concessão d'um caminho de ferro de via normal, desde Memereia a Solares.

Esta linha está destinada a estreitar muitissimo as relações entre as províncias de Santander e Vizcaya, por isso que une Bilbao com Santander pelos ramaes já construídos de Santander a Solares e de Bilbao a Memereia.

A concessão é sollicitada pelos srs. D. Gaspar Leguina e D. Alfredo Alvarez.

Appoia o projecto o deputado por Bilbao sr. Victoria de Lecea.

A linha de Callela. — Consta que vae finalmente converter-se em facto a construção d'este caminho de ferro.

Em Callela, receberam-se noticias muito agradaveis, acerca das intenções com que o governo está a respeito da linha tão desejada pelos povos locaes.

Os secundarios. — O senado nomeou já as comissões que hão de dar parecer sobre os projectos dos caminhos de ferro secundários, e da concessão dos caminhos de ferro de Peñarroya a Fuente Arce, de Cerro de Mirandella a Olaveaga, e de Ugarte a Rio Galindo.

Noguera-Pallaresa. — Diz *El Liberal* de Lerida, que o general Alameda, e o sr. Macia, capitão de engenheiros terminaram a visita de inspecção aos Altos Pyrineos, visita que se relaciona com a construção do caminho de ferro de Noguera-Pallaresa, pelo valle de Salat.

Affirma-se que esta construção é um facto resolvido.

De Villena a Alcoy. — Diz um periodico de Alicante, que em breve recomeçarão os trabalhos do caminho de ferro económico de Villena a Alcoy, Iecla e Alcudia de Crespins.

Estes trabalhos estão paralysados ha alguns annos.

Linares a Almeria. — Consta ao jornal *El Ferro Carril*, de Almeria, que a viagem a Paris do engenheiro em chefe da Companhia dos Caminhos de ferro do Sul de Hespanha, sr. Incharrudieita, se relaciona com os novos estudos feitos no troço do caminho de ferro de Linares a Almeria, comprehendido entre Gador e Dona Maria.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

O ministro das obras publicas, participou á companhia do Norte que o publico considera como um facto realizado a supressão da tarifa internacional franco-ingleza de 1 de outubro de 1874, ordenando-lhe que as negociações entabolidas com as companhias inglesas, no sentido de estabelecer em outras bases a marcha regular de tráfico entre os dois paizes.

A tarifa franco-ingleza, devia terminar em 30 de abril. Foi porém prorrogada, pela primeira vez até 1 de julho.

A fim de facilitar as negociações o ministro, acaba de decidir que seja concedida, uma nova e ultima prorrogação até 1 de outubro.

BELGICA

Para satisfazer os desejos manifestados por diversos países, o governo belga resolveu reunir no proximo dia 10 de outubro à primeira conferencia internacional que elaborará uma convenção ácerca dos transportes dos passageiros e bagagens em caminho de ferro.

Os estados, que até agora, têm aderido á conferencia são a Alemanha, a Inglaterra, França, Italia, Dinamarca, Belgica e Noruega, Suecia, Russia, Roumania e Suissa.

De Portugal não consta que fosse ainda respondido ao Convite.

INGLATERRA

O correspondente de Londres, para o *Jurnal des Debates*, de Paris, annuncia que o sucesso do caminho de ferro electrico tubular da Cité a Stockwell, demonstrou a possibilidade de se estabelecer um caminho de ferro que deve ligar o grande eixo do metropolitano actual indo de Hyde Park a Cité; isto é, atravessando o centro de Londres, do oeste a este por debaixo de Oxford Street, e que prolongam esta.

Este projecto já foi presente ao parlamento, e submetido ao exame das comissões especiaes das duas camaras, podendo considerar-se como segura a construcção do Central London Railway.

PALESTINA

Em fins do mez passado abriu-se á exploração a primeira secção do caminho de ferro de Laffa a Jerusalém, até Ramleh.

Temos pois inauguradas as linhas ferreas na Terra Santa.

ESTADOS-UNIDOS

Vae-se construir na America, um caminho de ferro monstruoso que ligará New York e Buenos-Ayres, passando como facilmente se prevê, através de muitos países.

Os estudos preliminares d'este projecto encetaram-se em Washington, na conferencia inter-americana de caminhos de ferro. Dos relatórios apresentados pelos membros que a compõem resulta que, em uma distancia de 13:500 kilometros, de New-York a Buenos Ayres, pelo istmo de Panamá, apenas é necessário construir 4.400 kilometros, entre Oaxaca, ao sul do Mexico e Cuzco no Peru. Os traçados estão bem fixados, de Oaxaca ao caminho de ferro de Panamá (1000 kilometros) e calcula-se que cada kilometro custará apenas 120.000 francos. A linha passará por Guatemala, San Salvador, a capital de Nicaragua e S. José de Costa Rica. A parte ainda indefinida do traçado é a que vae de Panamá ao Peru pelo valle de Cauca, e por Quito, para descer na bacia de Maranon, tornando a subir em Cuzco.

Por enquanto ainda não surgiram grandes dificuldades, à realisacão d'este magnifico projecto que está sendo estudado por engenheiros de New-York devendo as despezas ser pagas em commum pelos diversos estados interessados na nova linha.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

(Relatorio do Conselho de administração)

(Continuação)

Os trabalhos de ligação da linha de cintura com a de Leste, em Braço de Prata, estão quasi terminados, e esperamos que no proximo mez seja permitida a passagem por esse troço da linha, dos comboios de passageiros, da estação central do Rocio para as linhas de Leste e Norte e vice-versa.

Com estes trabalhos gastou-se no ultimo anno, a quantia de..... Réis 102:781\$833

A estação central do Rocio e a linha urbana, dão serviço desde 15 de maio d'este anno, a todos os comboios de passageiros, destinados ou procedentes das linhas de Lisboa a Cintra e Torres, e Torres a Alfarellos e Figueira, faltando a conclusão dos trabalhos da ligação de Braço de Prata, para que esse serviço se torne extensivo ás linhas de Leste e Norte, utilizando-se por esta forma completamente, com vantagem do publico, os trabalhos importantes executados n'aquelle intuito.

No edificio annexo á estação central gastou-se a quantia de..... Réis 61:073\$148

Pensámos destinar esse predio, notável pela boa execução, e pela sua architectura, a um hotel Terminus, em immediata correspondencia com a estação, o que será de grande vantagem para o publico, e facilitará consideravelmente o transito de passageiros internacionaes.

Na linha urbana, na estação central e edificio annexo, gastou-se no ultimo anno a quantia de.....	Réis 544:032\$304
---	-------------------

Abriu se provisoriamente, ao transito de passageiros, em 6 de dezembro de 1890, a secção do ramal de Cascaes, comprehendida entre Pedrouços e Alcantara-mar, tendo-se assentado a linha, em parte, sobre o aterro já feito, seguindo-se, porém, um traçado provisório, por isso que sómente depois de concluidas as obras do Tejo e conquistados os terrenos marginaes, é que essa parte do ramal de Cascaes será assente definitivamente no leito proprio e construídas as estações.

Na outra secção d'este ramal, aberta provisoriamente á exploração, em 30 de setembro de 1889, falta ainda concluir a 2.ª via entre Caxias e Cascaes, e construir os caes para mercadorias, em algumas das estações.

Os projectos apresentados pela Companhia, para esse fim, foram aprovados em maio d'este anno.

Tratámos de obter a ligação d'este ramal com a estação de Alcantara-terra, pela linha provisória que dá serviço ás obras do porto de Lisboa, antes da conclusão d'estas obras, sem o que ficará isolado das outras linhas da nossa rede até essa época, não podendo produzir por esse motivo tudo quanto devemos esperar da sua exploração.

Com a construcção do caminho de ferro e com a conquista dos terrenos marginaes ao Tejo, cuja propriedade pertence á companhia, entre Alcantara e Belem, gastou-se no anno de 1890 a quantia de.....	Réis 808:806\$710
---	-------------------

São estas as linhas e obras actualmente em construcção, e em vista do estado adeantado em que se acham julgamos que ficarão completamente terminadas durante o anno de 1892, ou o mais tarde no 1.º semestre de 1893.

A despesa total feita no anno de 1890 com todas as obras mencionadas e levada á conta de estabelecimento importou em réis	2.733:477\$722
---	----------------

Haverá que despender até á sua conclusão réis	2.500:000\$000
---	----------------

O custo do material móvel adquirido em 1890 foi de.....	Réis 957:674\$491
---	-------------------

Recebemos n'esse periodo :

22 machinas	14
141 carruagens	31
375 wagons	16

O resto do material encomendado precedentemente e que na quasi totalidade foi entregue durante este anno, compõe-se de:

14 machinas	149
31 carruagens	559
16 wagons	2.076

A companhia possue actualmente :

149 machinas	149
559 carruagens	559
2.076 wagons	2.076

§ 2.º Receitas.—Para fazer face ás despezas de Estabelecimento tivemos, até 31 de dezembro de 1890, os seguintes recursos :

70.000 accções	6.300:000\$000
512:247 obrigações de 3 p. c. do valor nominal de 90\$000 cada uma, 1.ª e 6.ª serie	22.081:071\$782
99:988 ditas da 7.ª serie	5.793:565\$050
89:800 " de 4. p. c. do valor nominal de 90\$000 réis	6.600:381\$717
175.000 " de 4 e meio p. c. idem	14.596:200\$000
Subvenção do governo para o ramal de Coimbra	39:180\$500
Produto da venda de terrenos do ramal de Cascaes	18:000\$000
Total	55.428:399\$049

O excedente do capital sobre as despezas de em 31 de dezembro de 1890 era pois de.....	Estabelecimento 4.740:180\$783
Faltava collocar 46.333 obrigações de 3 p. c. da 7.ª serie representando.....	2.543:681\$700
e 22 000 de 4 e meio p. c. representando.....	1.782:000\$000

§ 3.º Encargos do capital de Estabelecimento e da Exploração.

A conta de Estabelecimento até 31 de dezembro de 1890 era de Diferença entre a conta *Encargos de Cáceres*, e a respectiva reserva.....

Somma.....

A deduzir:

Capital em acções.....	6.300:000\$000
Subvenção do Ramal de Coimbra.....	39:180\$500
Produto da venda de terrenos.....	18:000\$000

O encargo total por juros e amortisamento das obrigações liquidado para 1890 foi de... Repartindo o encargo total pela importância correspondente ás linhas em exploração e em construção teremos:

Linhos em exploração e insuficiencia dos productos de Madrid-Cáceres-Portugal Juros e amortisamento a levar á conta geral da exploração.....

Linhos e obras em construção.....

Juros e amortisamento correspondentes á conta do Estabelecimento das linhas em construção.....

49.781:422\$618
1.273:679\$817
51.055:102\$435

6.357:180\$500
44.697:921\$935
2.529:037\$971

28.653:891\$488
1.622:242\$323
16.044:030\$447

906:795\$648
(Continua).

Avisos de Serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Festa de Nossa Senhora do Cardal em Pombal

Nos dias 24 e 26 de julho de 1891

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos validos para os comboios ordinarios.

Idas nos dias 24 a 26.

Voltas nos dias 25 a 27.

Preços dos bilhetes — 3.ª classe. Entroncamento 700 réis Payalvo 500, C. de Maçãs 400, Caxarias 360, Albergaria 360, Vermoil 160, Soure 240, Alfarelos 350, Formoselha 380, Taveiro 500, Coimbra 650, Verride, Amieira, Lares, S. Aleixo, Figueira, Telhadada, Louriçal e Guia 500; Monte Redondo, Monte Real e Leiria 700, Marinha Grande, Martuiganga e Vallado 900.

Para as condições e mais esclarecimentos, veja-se os cartazes affixados nos logares do costume.

Aviso ao publico

Desde a data do presente os comboios n.º 43 e 44 (*Sud-Express*) terão a paragem de um minuto na estação de Abrantes.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 20 do corrente e dias seguintes, ás 11 horas da manhã; por intermédio do agente de leilões, snr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, no Caes dos Soldados, e em virtude dos artigos 33.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade de Leste e Norte e 172.º das de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, proceder se-ha á venda em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 10 de Maio de 1891, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas de que poderão ainda retiral-as pagando o seu débito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço de Trafego, na estação Central do Rocio, todos os dias não santificados até 18 do corrente das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Ministerio das Obras Públicas, Commercio e Industria

Direcção Geral dos Correios, Telegraphos e pharoes

4.ª Repartição—Serviço technico e do material

Por espaço de 20 dias, a contar da data d'este annuncio, está aberto concurso para o fornecimento do material abaixo designado, necessário para os serviços dependentes da Direcção Geral dos Correios, Telegraphos e pharoes, durante o anno económico de 1891-1892. A licitação terá lugar no dia 22 de julho do corrente anno, pela 1 hora da tarde, em uma sala d'esta Direcção Geral, que oportunamente será indicada, perante o jury designado no n.º 5 do art. 15.º do decreto de 9 de maio do corrente anno, publicado no *Diário do Governo* de 12 do referido mes, ao qual serão apresentadas as propostas em carta fechada. Só serão admittidos a licitar os individuos que cumprirem todas as formalidades do programma que está patente na 4.ª repartição da Direcção Geral dos Correios, Telegraphos e Pharoes, em todos os dias uteis, das 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Na mesma 4.ª repartição estão patentes as condições geraes e especiaes a que ficam sujeitos os fornecedores, e bem assim a relação detalhada dos materiaes com os preços que serviram de base para a licitação.

Relação do material a que se refere este annuncio

Grupos

1.º Drogas; 2.º Artigos utensílios de limpeza; 3.º Tintas de impressão e outras; 4.º Ferramentas e ferragens; 5.º Productos de industria vidreira; 6.º Candeeiros e accessórios; 7.º Productos de latoaria; 8.º Obra em chapa de ferro; 9.º Papel de embrulho; 10.º Mobilia; 11.º Productos de Tanoaria; 12.º Caixotes, caixas, taboas e balas estofadas e rotulos de madeira; 13.º Conductores de cobre e bronze, isoladores d'osso; 14.º Malas de lona, saccos de grossaria e outros tecidos; 15.º Bandeiras; 16.º Cordame; 17.º Torcidas; 18.º Bolsas de couro, 19.º Relogios; 20.º Carimbos; 21.º Artigos de pilha; 24.º Petroleo.

Artigos especiaes

Placas esmaltaadas e artigos congêneres — Papel em fita para apparelos Morse.

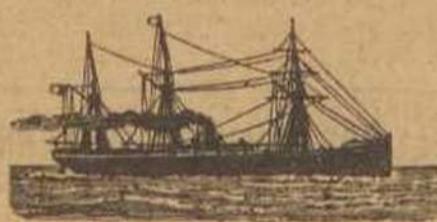
Direcção Geral dos Correios, Telegraphos e Pharoes, em 2 de julho de 1891.

Pelo Conselheiro Director Geral,
O conselheiro Inspector Geral dos Correios,
(a) Alfredo Pereira.

Typ. do «Commercio de Portugal»

MALA REAL PORTUGUEZA

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



Carreira para a África Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

MALANGE

Sahira no dia 21 de julho, 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 encomendas na praça do Municipio, 6, até ao dia 19, inclusivé.

**Sociedade Anonyma
DE
Atelinrs de Construction, Forges & Aciéries de Bruges**

(Fusion des Usines FERD. FELDHAUS & ateliers J. DEJAEGHER)

Bruges — BELGICA

PEÇAS D'AÇO COADO — Rodas — Peças de pontes — Pontes e coberturas em ferro e aço.

GAZOMETROS e apparelhos para fabricas de gaz, destillação e cervejarias. — **CAIXAS DE LUBREFICAÇÃO** em ferro e aço. — **RODAS E EIXOS** montados para **CAMINHOS DE FERRO**, wagonetes de minas etc.

Ponfes e basculas. — Plataformas relatorios. — Signaes cruzamentos e mudanças de via. — Wagons para mercadorias. — Vias portateis. — Material para terras minas. — Pedreiras etc., etc.

Adresse telegraphico: — **Ateliers — Bruges — BELGICA**

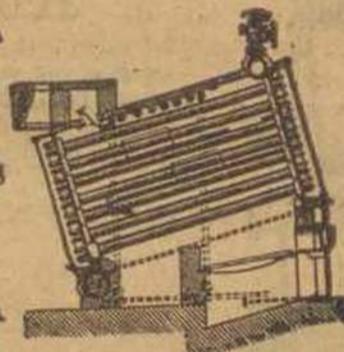
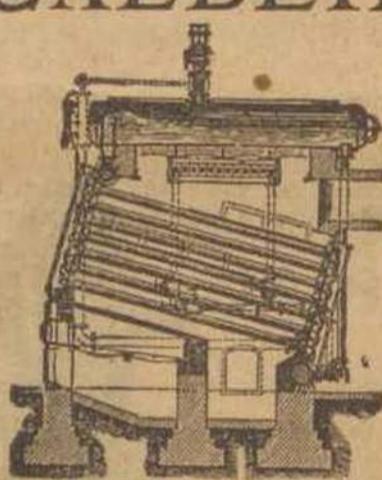
CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVEIS

da mais moderna e perfeita construcção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

WALTHER & COMP.^A

KALK — Colonia S/Rheno



Ligaçao de tubos sem massa nem amianto nem outros materiaes analogos

APPARELHO EHLERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

EXPULSAO MECHANICA DOS RESIDUOS DA CALDEIRA

Patentes de invençao na Alemanha e estrangeiro

VANTAGENS — Segurança—economia—aquecimento rapido—alta pressão—vapor seco—facilidade de desarmar (o que permite transportar-se por qualquer caminho)—montagem simples e facil—limpeza commoda—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 paizes montanhosos construem-se as caldeiras de modo que a peça mais pesada não ultrapasse 120 a 130 kilogrammas.

La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcção

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construcção

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

Material fixo e movel para Caminhos de ferro
linhas americanas e obras publicas

LOCOMOTIVAS — TENDERS — CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

Gruas hidráulicas — Signaes — Mudanças e cruzamentos de via
PLACAS E PONTES ROTATORIAS

TRANSBORDADORES — RESERVATORIOS

Peças de forja diversas, molas e laminas — Rodas
Especialidade de rodas em ferro forjado

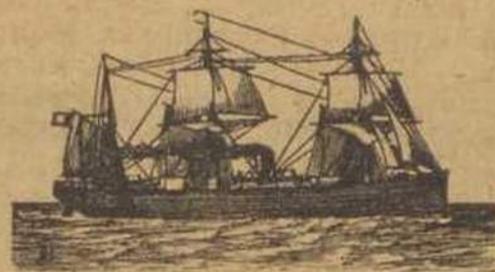
FUNDIÇÃO DE PEÇAS MECHANICAS E OUTRAS. PARAFUSOS, ESCAPULAS
E PREGOS. CONSTRUÇÕES METALLICAS DE PONTES E TELHADOS

Medalha de Progresso Vienna 1873 — Medalha de Prata
Paris 1878 — Medalha d'ouro e Diplomas de honra
Anvers 1885 — Certificado de 1.^a classe, Nova Orleans
1885 — Diplomas de honra, Bruxellas 1888 — Fóra de
Concurso. Paris 1889

Adresse telegraphico — Metal, Bruxellas

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 20 de Julho o paquete

TRENT

Para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Sahirá o paquete «ELBE» esperado em 16 de julho 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 cozinheiro e criados portuguezes.

AGENTES

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

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

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

LEOP. BOHRMANN & C.ª

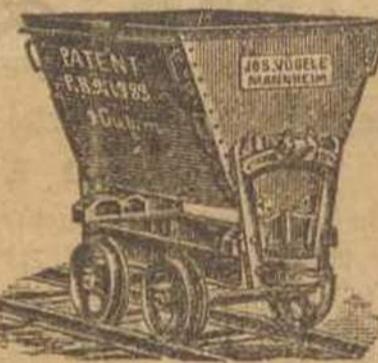
(EM COMMANDITA)

Rua Vasco da Gama, 43 a 49 — LISBOA

TORNOS MECHANICOS

TUBOS DE FERRO

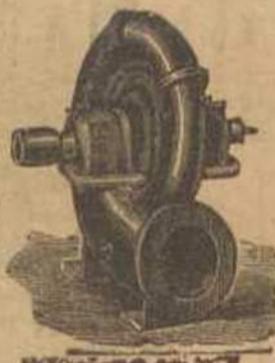
MACHINAS A VAPOR
E INDUSTRIAS



MATERIAL

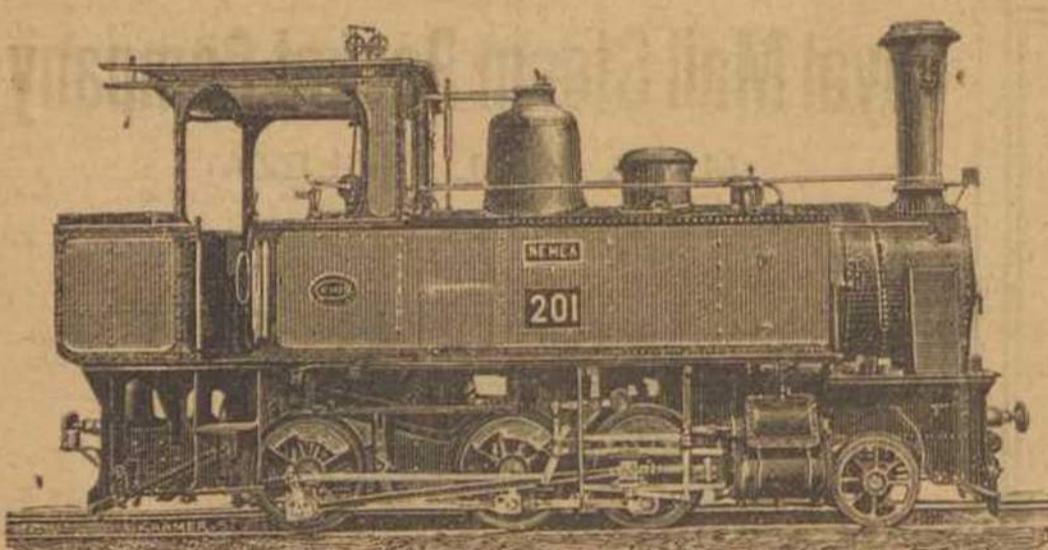
DE

Caminhos de Ferro



MOTORES A GAZ

PREÇOS LIMITADISSIMOS



FÁBRICA DE LOCOMOTIVAS

KRAUSS & C.ª

MUNICH E LINZ S. D.

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

PARA VIA LARGA OU REDUZIDA

SISTEMA, O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDER
PARA VIAS PRINCIPAIS E SECUNDARIAS, TRAMWAYS

Construções de edifícios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUÇÕES: — Omnibus a vapor, locomóveis, bombas d'incêndio a vapor, aparelhos de vácuo e de vapor para a extração de matérias leves, etc., cilindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Agente geral em Espanha — JULES LAHOUSE-BARCELONA

FÁBRICA A VAPOR
DE
Moagem, Pão e Massas

FRANCISCO CARMELLO MELLEIRO

Successores

Arco de Jesus, n.º 3, á Ribeira Velha
LISBOA

Recebem-se encomendas para exportação

COMPANHIA NACIONAL

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 distilação, bombas, fogões de cozinha, tubos de ferro, etc. Todas as obras da especialidade.

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

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

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, Lisboa — Numero Telephonico 168

CONSTRUÇÕES NAVAES COMPLETAS

CONSTRUÇÃO E ASSENTAMENTO DE

Pontes Metallicas para Estradas e Caminhos de Ferro

E DE

Cofres á prova de fogo

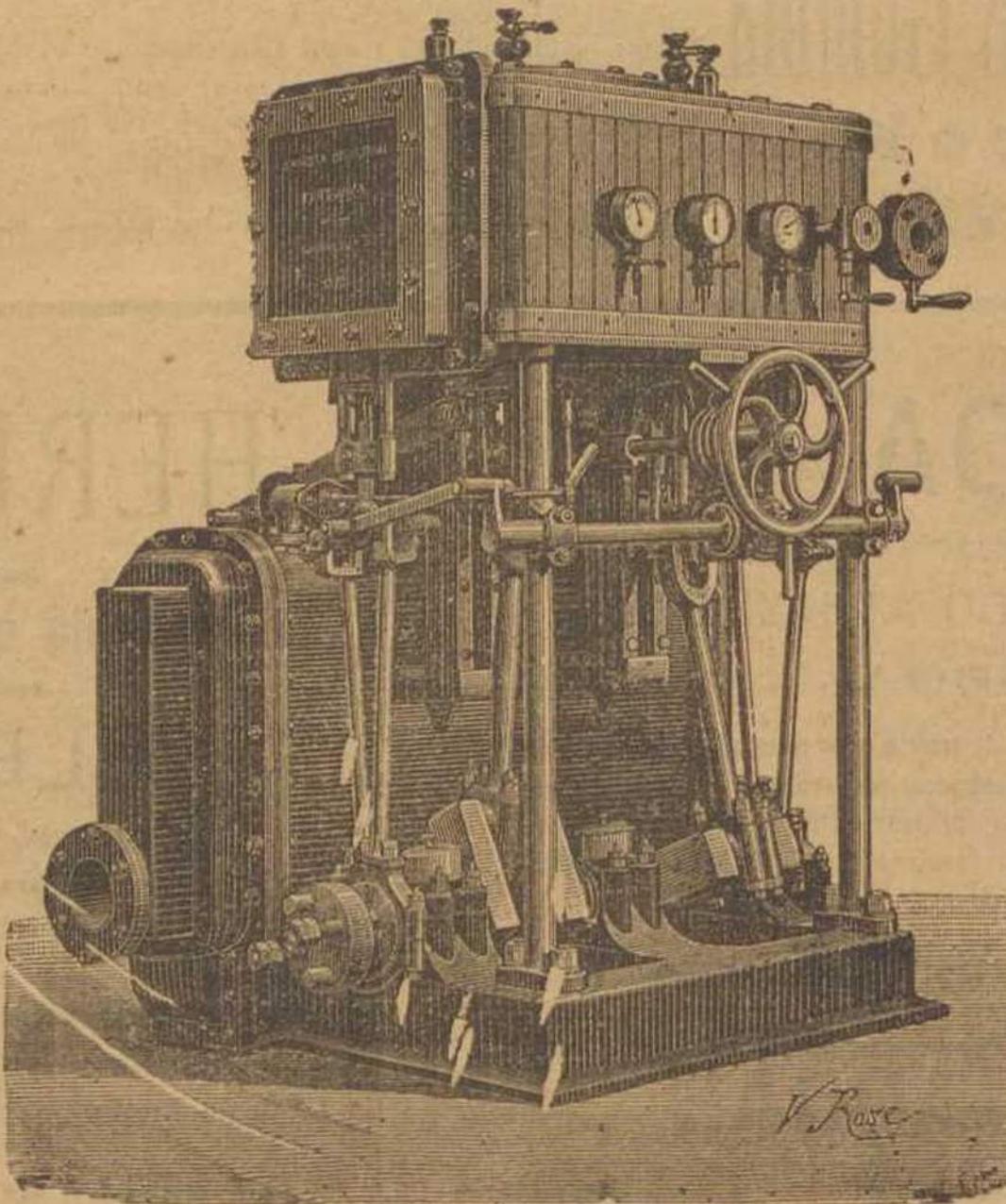
CANALISAÇÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

Tubos de ferro para as mesmas, fundidos em rampa e ao alto

Tem sempre promptos a entregar tubos de boca e cordão e peças da ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, á vontade do comprador.

Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiada ás suas officinas a execução de canalisações importantes, entre outras o esgoto da Penitenciaria de Lisboa na extensão de cerca de 4:000 metros, de 0,30 de diametro.

Machina
a vapor da força de
30 CAVALLOS, construida
em 1883, nas officinas da
Empreza Industrial Portugueza para o híate dos pilotos da barra de Lisboa — «Visconde da Praia Grande de Macau.»



É a fundição em Santo Amaro a unica que, em Portugal, tem instalação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas, ao serem empregados em canalisações.

Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmospheras. Os preços correntes fornecem-se a quem os solicitar, assim como os esclarecimentos de preços.

Machina
a vapor da força de
30 CAVALLOS, construída em 1883, nas officinas da Empreza Industrial Portugueza para o híate dos pilotos da barra de Lisboa — «Visconde da Praia Grande de Macau.»

Adresse telegraphico, Santamaro — Lisboa

100\$000 A 200\$000 RÉIS DE LUCRO MENSAL

Poderão ganhar-se só com um pequeno Capital de 50\$000 réis, como Representante Depositario Geral de um artigo exclusivo de primeira necessidade universal, privilegiado e premiado. As pessoas que possam cumprir as condições exigidas, receberão imediatamente instruções detalhadas logo que indiquem a sua direcção com clareza a MR. RICHARD SCHNEIDER — Inventor e fabricante em Paris, 22 rue d'Armaillé, 22, em Paris. — A casa recebe e encarrega-se da venda de todos os productos de Portugal nos mercados de França.