

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

AOS NOSSOS LEITORES

Desde esta data deixou de ser empregado d'este jornal o sr. João de Mello Barreto.

Annexos d'este numero

Tarifa especial C n.^o 1.—Grande velocidade—da linha de Cascaes—passageiros, bagagens, cães, recovagens e mercadorias.

Block-System automatico—Conferencia de M. H. Leblanc, feita na Mairie de l'Hotel de Ville, Paris, em maio de 1891 (continuação).
Construções de vias ferreas—por A. M.
Parte oficial—alvará de 15 de outubro de 1891.
Tarifas de transporte—Especial C. n.^o 1 de grande velocidade—Aplicação de tarifas gerais e especiais em todas as linhas da companhia real.
As basculas sistema Dujour.
Congresso de caminhos de ferro.
Entre collegas.
Publicações recebidas.—As quarentenas perante a sciencia.—Catalogo da photografia Rocchini.—Indicador industrial.
Commercio Portuguez.
Subscrição nacional.
Os negócios da Companhia Real.
Boletim financeiro de Lisboa, por J. F.

Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
 Receitas dos caminhos de ferro.
 Movimento e receitas da Companhia Real.
Linhos portuguezas.—A linha do Pungue—Torres Novas a Alcanena—Sul e Sueste—Ascensores de Lisboa—Lourenço Marques.
Linhos hespanholas.—Interrupção na linha de Salamanca—De Monistrol a Montserrat—De Belmez a Orcajó—Os directos.
Linhos estrangeiras.—França—Brazil.
 Notas varias.—Tração electrica—Carroagem automovel.
 Avisos de serviço.
 Arrematações.
 Anuncios.

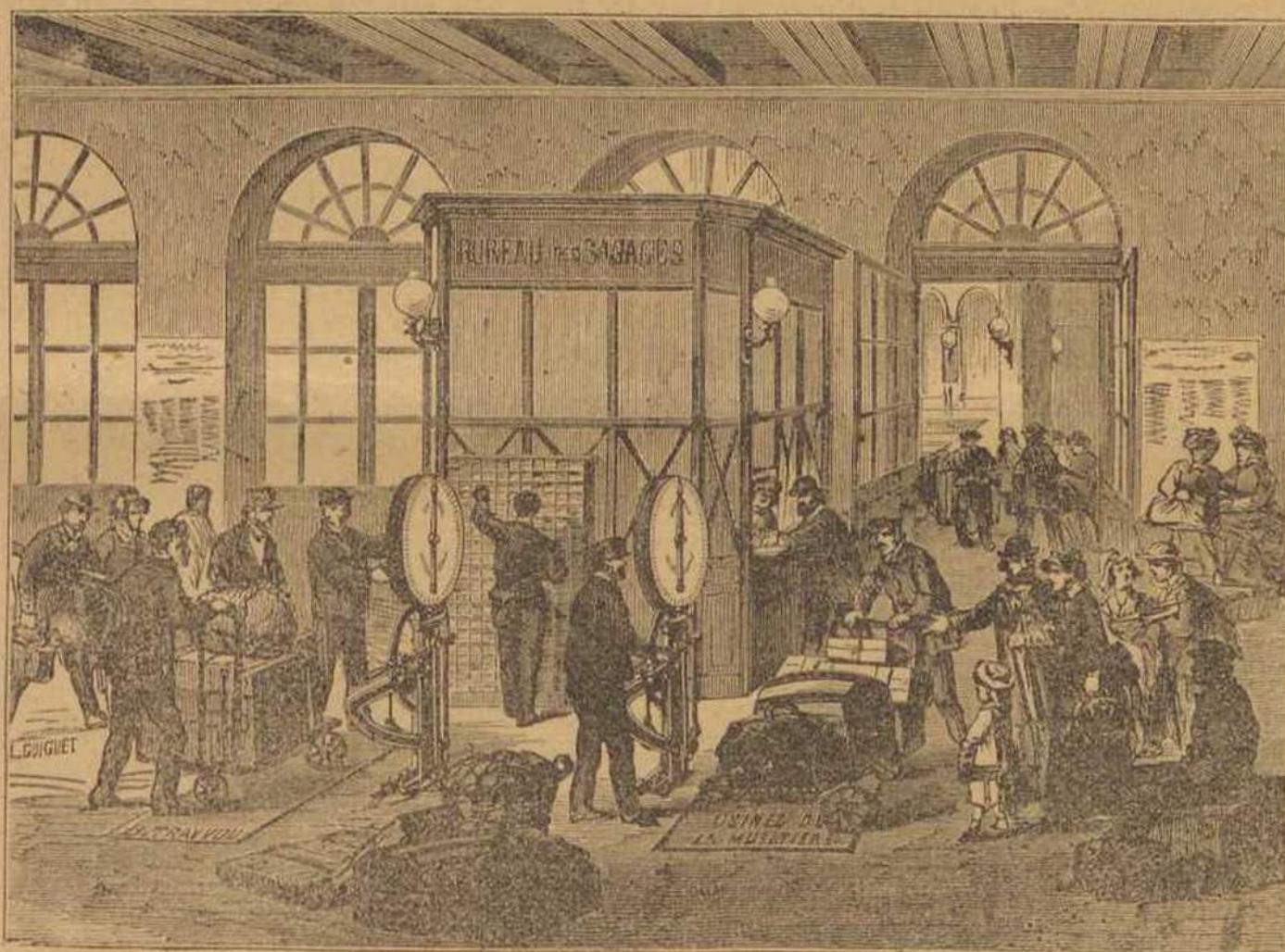
Block-System automatico

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

(Continuado do numero anterior)

Apparelho Tyer applicado como Block-system nas rôdes de Paris-Lyon-Méditerranée, de Oeste, modificado por M. Jousselin, para a Companhia P-L-M, e por M. Renault para a Companhia de Oeste.

ESTE apparelho consiste em um mostrador quadrado colocado interiormente nas estações, e tendo duas inscrições «via livre» e uma terceira «via ocupada». Há dois mostradores em cada posto, um para a via ascendente, e outro para a descendente. Um empregado especial é o encarregado de os man-



Instalação de uma sala de bagagens no caminho de ferro do Norte de França (vidé artigo pag. 330)

brar. No seu estado normal, i. é, quando nenhum comboio circula nem á direita nem á esquerda do posto, sobre a via ascendente ou sobre a descendente, duas agulhas indicadoras estão collocadas perpendicularmente sobre as duas inscrições «via livre» de cada apparelho. Mas logo que um comboio larga do posto *B*, o homem encarregado da manobra dos apparelhos carrega sobre um botão electrico que faz cair a agulha do apparelho do seu posto e a do posto *C* sobre a inscrição «via ocupada». Este signal assim feito indica a este ultimo que o comboio partiu do posto *B* e se dirige sobre *C*. Logo que o comboio passou ou deixou este ultimo posto, o empregado tem duas monobras a fazer: deve primeiramente prevenir o posto *D*, que o comboio caminha sobre elle, fazendo cair a agulha do seu apparelho electrico sobre a inscrição «via ocupada», em seguida dá a via livre ao posto *B*, fazendo, por meio do seu botão electrico, subir a agulha do seu apparelho e a do apparelho do posto *B* á inscrição «via livre».

Assim, vê-se que o apparelho Tyer modificado por MM. Jousselin e Régnault não differe, como indicação, dos do semaphoro senão em um só ponto: em vez de fallar simultaneamente aos machinistas dos comboios e aos empregados da linha, não falla senão a estes ultimos, que aliás podem, servindo se d'um disco de paragem, (bem superior, como dando na vista, ao braço do semaphoro) impedir um segundo comboio de passar o seu posto enquanto o posto seguinte não lhes dá a via livre.

Não se deve concluir d'aqui que elle seja superior ao semaphoro; apresenta como aquelle os mesmos inconvenientes e os mesmos perigos, tendo-se em vista que o seu mecanismo se desarranja bastantes vezes (20 vezes em media por anno) e que os homens encarregados de o fazer manobrar commettem frequentemente erros d'indicações que occasionam perturbações na marcha dos comboios.

Acontece, por exemplo, que esses empregados se esquecem completamente de avisar ao posto seguinte a partida ou a passagem d'um comboio; outras vezes enganam-se no botão electrico (dos quaes ha 4 a manobrar) e avisam do comboio o posto anterior; ou ainda, deixam partir ou passar um comboio sem que a via lhes tenha sido dada como livre pelo posto seguinte, julgando que este se esqueceu.

Este ultimo caso não é raro, porque os empregados tem pouca confiança entre si e pensam geralmente que é por esquecimento dos seus collegas que a via não foi dada como livre; mas se se produz o contrario e o comboio está em plena via ou parado por uma causa qualquer de serviço, o que acontece, se sobrevem um accidente? que ninguem quer assumir a responsabilidade do facto.

O empregado que fez partir ou deixou passar o segundo comboio, sustenta que o posto seguinte lhe deu via livre, o outro affirma o contrario, e como n'estes casos o empregado de cada estação sempre se arranja de maneira a que não fique no seu apparelho vestigio algum da sua negligencia, torna-se muito difícil estabelecer as responsabilidades.

Dissémos o suficiente relativo ao *Block-system* Tyer, para podermos dizer igualmente que, assim como o seu concorrente o semaphoro, não oferece, a nosso ver, garantias suficientes de segurança.

Sinetas alemaes.— Esta classe de apparelho, chamado «de segurança», que geralmente não funciona senão nas linhas de via simples, é a nosso ver, o mais insignificante e o mais perigoso de todos os signaes de

caminho de ferro, o que julgamos poder afirmar de uma forma irrefutavel.

1.^º O funcionamento d'estes apparelhos baseia-se sobre um movimento de relojoaria muito delicado e complicado, a que é preciso dar corda varias vezes por dia;

2.^º São unicamente acusticos e não deixam vestigio algum visivel das suas indicações;

3.^º Como os semaphoros, as sinetas alemaes exigem uma theoria meticulosa, e as instruccões que regulam o seu emprego, não podem ser bem comprehendidas pelos empregados senão depois de um certo tempo de estudo, e mesmo assim estes enganam-se muitas vezes relativamente ao numero de toques a dar;

4.^º E' muito raro que os toques de sineta que se fazem em uma estação, sejam todos ouvidos e bem interpretados;

5.^º Se as sinetas não funcionam por falta de corda ou em consequencia de um desarranjo qualquer no mecanismo, ou esquecimento do empregado, podem produzir-se surpresas perigosas. Ainda mesmo funcionando muito bem, podem trazer a confusão e o mal entendido: testimunho a catastrophe de Monte-Carlo.

Em resumo, é nossa opinião que não se pode contar com as sinetas alemaes para assegurar a semelhança dos comboios.

Conclusões — Resumindo: todos os signaes que funcionam pela mão do homem, e fallando aos empregados das *gares* e aos da via, são perigosos, porque podem estabelecer o mal entendido e a confusão no serviço dos comboios; seja porque não funcionem ou funcionem mal, seja porque ha esquecimento em os fazer funcionar.

Não deve portanto haver nas nossas vias ferreas signaes que funcionem pela mão do homem, senão aquelles que fallam aos empregados dos comboios em marcha: signal de partida do comboio, signal de passagem, e signaes de marcha (1.^a categoria).

Effectivamente, qual é o dever d'um machinista desde que se acha sobre a sua machina? E' de marchar com a velocidade que lhe é indicada pela sua folha de marcha e de parar á vista d'um signal que lhe é feito pela mão do homem.

Enquanto ás indicações dadas sobre a situação dos comboios aos empregados das *gares* e da via, é indispensavel que sejam produzidas e extintas pelo proprio comboio, de maneira que conserve estes empregados constantemente alerta. Com effeito, qual é o inimigo a temer sobre uma via ferrea? E' o comboio. O que ha portanto de mais logico, senão obrigar o a fallar elle proprio e a fazer conhecer a grandes distancias a sua presence, tanto para diante como para traz.

D'ahi a necessidade de

Avisadores automaticos — Qualquer comboio que se introduz em uma secção, i. é, entre duas estações, tem direito a ser por elles protegido. Enquanto elle a ocupa, esta secção torna-se, por assim dizer, propriedade sua, e ninguem deve deixar entrar n'ella um segundo comboio antes de elle proprio ter dado a conhecer a sua saída.

Partindo d'este principio, não se pôde deixar de reconhecer a necessidade de avisadores automaticos, simples e claros, fallando aos olhos como aos ouvidos, visiveis de dia e de noite, persistentes nas suas indicações enquanto subsiste o perigo, e concisos de tal maneira que a *gare* da partida e a da chegada, bem como os postos intermediarios (*gares* de mercadorias, bifurcações e passagens de nível, etc.) conheçam sempre exa-

ctamente e com pequenos intervallos a situação do comboio.

Quando um comboio não circula entre dois postos consecutivos, o apparelho estabelecido segundo este progrmma em cada posto marca *via livre*, mas quando um comboio se introduza entre dois postos, o apparelho marca imediatamente *paragem ou via interrompida*.

A vantagem essencial d'um signal assim, é de indicar o perigo enquanto não tornar a marcar *via livre*, e por conseguinte, de obrigar os empregados a não deixar circular nada na mesma secção sem estarem informados da razão porque o apparelho se fixou a marcar paragem.

Muitos dos nossos engenheiros que se têm ocupado da importante questão dos signaes automaticos, têm sido os proprios a criticá-los, fundando-se em que um apparelho automatico, sujeito a fallibilidades, pode occasionar serios perigos. Fomos sempre, e sempre estaremos da sua opinião no que respeita a um signal automatico destinado a cobrir o comboio ou a gare, tal como por exemplo o disco automatico a distancia; mas não é tanto assim no que respeita a um apparelho que funciona por meio do trem e que falla aos empregados da via; se este apparelho vem a parar por si mesmo, sem que o comboio esteja em atraço na via ou parado por uma causa qualquer, os empregados das estações e da via devem respeitar este signal de paragem e informar-se, antes de largar ou de deixar passar um outro comboio: n'este caso só poderá causar-se um ligeiro atraço, mas nunca collisões.

Com um signal conforme os programmas acima expostos, não pode haver nem esquecimento nem malentendido; vive-se, por assim dizer, com o comboio. A estação que o fez partir e a que o espera, tem-o constantemente debaixo da vista, uma vê-o afastar-se, a outra vê-o approximar-se; ambas conhecem a sua velocidade e podem constatá-la. Se elle tem algum accidente e pára, o apparelho pára tambem e indica em que ponto da via o comboio se acha detido.

(Continúa).

Construção de vias ferreas

No ultimo numero do *Journal des Economistes* encontra-se a seguinte notícia muito curiosa:

Desenvolvimento dos caminhos de ferro em todo o mundo durante os cinco annos de 1884 a 1888

America

Estados Unidos	30:774 milhas
Canadá	3:044 "
República Argentina	1:965 "
Brazil	1:748 "

Europa

França	2:514 "
Allemânia (curiosa coincidencia)	2:514 "
Austria	2:272 "
Russia	2:262 "
Italia	1:420 "
Reino Unido	984 "
Hespanha	612 "
Suecia	576 "
Roumania	562 "
Grecia	305 "
Bélgica	287 "
Países Baixos e Luxemburgo	215 "
Servia	175 "
Turquia	158 "
Portugal	140 "
Suisse	75 "
Dinamarca	43 "

Asia

India Britannica	2:986 milhas
Territórios transcaspiano da Russia	746 "
Japão	456 "

Africa

Algeria e Tunesia	568 "
-------------------------	-------

Oceania

Australia	2:891 "
-----------------	---------

De todos os paizes do mundo, com excepção da Suíça e da Dinamarca, foi Portugal o que menos se adiantou na construcção dos caminhos de ferro durante os cinco annos de 1884-88.

A. M.

Parte Official

Direcção geral de obras publicas e minas

1.º Repartição — Estradas, obras hidráulicas e edifícios públicos.

Eu El rei faço saber aos que este meu alvará virem, que, tendo me pedido Jayme Henrique Pereira Bramão licença para estabelecer um caminho de ferro americano, com tracção animal no troço da estrada distrital n.º 149, Bellas por Carnaxide, a S. José de Ribamar e á Cruz Quebrada, compreendido entre a igreja de Nossa Senhora da Rocha e a Cruz Quebrada (estrada real n.º 67):

Héi por bem conceder ao referido Jayme Henrique Pereira Bramão a licença que solicita, com as clausulas e condições seguintes :

1.º O concessionario effectuará á sua custa e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixo estipulados :

1.º Os estudos e a construcção da dita linha, que se denominará «caminho de ferro americano da Cruz Quebrada a Carnaxide», com todas as suas dependencias ;

2.º O fornecimento de todo o material fixo e circulante, que for necessário para a perfeita exploração da linha.

2.º O projecto a apresentar comprehenderá:

Planta geral do traçado, escala $1/5000$.

Perfil longitudinal, escala $1/5000$ para os comprimentos e $1/100$ para as alturas;

Perfis transversaes, escala $1/200$;

Planta parcellar dos terrenos a expropriar, escala $1/1600$;

Perfil tipo de via, escala $1/50$;

Dimensão e espaçamento das travessas, escala $1/100$;

Typo dos carris, escala $1/50$:

Plantas e alçados de todas as obras, apparelhos e máquinas necessarias para a construcção e exploração da linha, escala $1/50$ para os comprimentos inferiores a 10 metros, de $1/100$ para os comprimentos de 10 a 100 metros, e de $1/200$ para os comprimentos superiores a 100 metros.

Os desenhos serão acompanhados de uma memor a descriptiva e justificativa das diversas peças do projecto, incluindo o material circulante a empregar na exploração da linha.

Todas as peças do projecto serão organisadas, na parte applicável, em conformidade com o programma para projecto de estradas de 24 de abril de 1860.

3.º

O projecto será apresentado no prazo de tres meses, a contar da data d'este alvará.

§ unico. Se o governo julgar necessário a reforma do projecto, no todo ou em parte, essa reforma será feita n'um prazo fixo, marcado na portaria, que a ordenar.

4.º

Para serviço da construcção e exploração da linha fará o concessionario tirar duas copias do projecto aprovado, que entregará no prazo de um mez, a contar da data da portaria, que o aprovar, na direcção geral das obras publicas e minas.

5.º

Uma das referidas copias, depois de authenticada na mesma direcção geral, será entregue ao concessionario.

6.º

Qualquer mudança que no acto da construcção se jugue necessário ou conveniente introduzir no projecto, será sujeita pelo concessionario á aprovação do governo.

7.º

Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que o respectivo projecto tenha sido aprovado pelo governo.

^{8.} A linha ferrea será assente ao nível do pavimento da estrada sem saliencia nem depressão, a um dos lados da faxa empedrada por forma que não embarace o transito de passageiros e de veículos ordinarios.

Em todos os pontos da estrada ficará pelo menos um espaço livre de 3^m.5 para o transito ordinario e um intervallo de 0^m.8 entre os veículos da linha ferrea e os edifícios e muros ou vedações de propriedades, guardas de pontes, etc., contado da parte mais saliente dos mesmos veículos, effectuando o concessionario á sua custa os alargamentos nos pontos em que a largura da estrada o exigir.

A via será simples, á excepção das estações, em que haverá as necessarias vias de resguardo e as de serviço e dos pontos de cruzamento em que se julgar preciso estabelecer desvios, não devendo a segunda linha exceder, em cada uma, a 60 metros.

A entrevia será, pelo menos, de 2 metros entre as faces exteriores dos carris.

^{9.} O ferro, madeira e outros elementos constitutivos da via ferrea deverão ser de boa qualidade, e os trabalhos executados por forma que ella offereça toda a garantia de segurança.

^{10.} O material circulante será de boa qualidade e solidamente construído.

As carruagens dos viajantes serão dos melhores modelos, suspensas sobre molas e devidamente resguardadas.

^{11.} O concessionario fica obrigado a não damnificá a estrada, a reparar de prompto os estragos que porventura n'ella causar, e a conservar em bom estado a parte da faxa empedrada que servir para a circulação dos trens da linha ferrea e 5 decimetros para fóra dos carris exteriores.

^{12.} O concessionario não poderá restringir o uso publico da estrada e das serventias publicas e particulares que n'ella existam, devendo mantel-as ou substituirl-as á sua custa, indemnizando devidamente os interessados, quando não possam ser conservadas.

^{13.} Durante a execução dos trabalhos o concessionario tomará as providencias necessarias para não serem prejudicadas a liberdade e segurança do transito ordinario.

^{14.} As aquisições que o concessionario tiver de fazer de terrenos para as obras da linha e suas dependencias, serão reguladas amigavel ou judicialmente pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

^{15.} Quaesquer indemnisações, devidas por prejuizos resultantes dos trabalhos de construcção, conservação ou da exploração da linha, ficam a cargo do concessionario.

^{16.} Os trabalhos de construcção devem começar no prazo de trinta dias, a contar da data do Diario do Governo em que fôr publicada a portaria da approvação do projecto, devendo estar concluidos no prazo de doze meses, a contar da mesma data.

^{17.} A linha não poderá ser aberta ao transito publico senão com auctorização do governo e depois de examinada por uma commissão de engenheiros.

^{18.} O governo fará fiscalizar por agentes seus a construcção e exploração da linha de que se trata.

^{19.} O concessionario sujeitará á approvação do governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhe alteração alguma sem nova approvação.

^{20.} Toda a fixação ou modificação de horários ou de condições de serviço deverão ser aprovadas pelo governo antes de serem anunciadas ao publico, pela imprensa, nas estações, ou por qualquer forma.

^{21.} As alterações nas tarifas, depois de aprovadas pelo governo, serão anunciadas, pelo menos, com oito dias de antecipação.

^{22.} O concessionario fica obrigado a prestar gratuitamente os seguintes serviços :

1.^a Transporte das malas do correio e entrega d'ellas nos pontos da linha que lhe forem designados;

2.^a Transporte dos funcionários do ministerio das obras publicas, commercio e industria, que o respectivo ministro indicar e de quaesquer outros, que tiverem serviço especial na linha, mediante indicação do mesmo ministro.

^{23.} Os militares e marinheiros, em serviço, viajando em corpo ou

isoladamente, pagarão apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

^{24.} O concessionario fica sujeito :

1.^a Aos regulamentos actuaes e aos que o governo publicar para serviço telegrapho-postal;

2.^a As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e conservação das obras, como ao estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

^{25.} O concessionario ficará tambem sujeito ás leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulgarem, sobre viação publica, na parte applicável.

^{26.} O concessionario não terá direito a indemnisação alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem do transito ordinario pela estrada, do seu estado de conservação, da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupção de serviço, motivados por medidas temporarias de ordem e de polícia, do livre uso da estrada, dos trabalhos n'ella executados por ordem do governo ou por corporações ou individuos devidamente auctorizados.

^{27.} O concessionario, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito ao estudo, construcção e exploração da via ferrea, ás leis e regulamentos de Portugal.

^{28.} O concessionario prestará aos agentes do governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatística da linha.

^{29.} O caminho de ferro, com todos os seus edifícios necessarios para o serviço, e material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construcção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commun e especial de caminhos de ferro.

Todo o material circulante, gado e quaequer outros provimentos, ficarão pertencendo ao dominio dos concessionarios para os mesmos effeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o effeito de ser substituido com vantagem do serviço publico.

^{30.} A concessão de que trata este alvará é feita pelo prazo de noventa e nove annos, contados da data do mes no alvará.

^{31.} O concessionario deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao governo, findo aquele prazo, fazendo, sempre, para esse fim, á sua custa, todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

^{32.} O concessionario depositará, á ordem do governo, na caixa geral de depositos, a quantia de 300.000 réis, em dinheiro ou em titulos de dívida publica portugueza, pelo seu valor no mercado.

§ 1.^a Este deposito será feito no prazo de quinze dias, contados da data do Diario do Governo em que este alvará fôr publicado.

§ 2.^a O referido deposito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a caixa geral de depositos paga por depositos identicos, e sendo em titulos de dívida publica, o respectivo juro.

§ 3.^a Este deposito poderá ser levantado pelo concessionario, quando os trabalhos executados na linha tenham o valor equivalente a 600.000 réis.

^{33.} O caminho de ferro, e seu material fixo e circulante, servirão, com o deposito a que se refere a condição anterior, de garantia para o estado, da execução das presentes condições.

^{34.} A concessão caducará :

1.^a Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições

3.^a e seu § unico, 16.^a e § 1.^a da condição 32.^a;

2.^a Se não começar a exploração dentro do prazo de um mes, depois de auctorizada pelo governo, nos termos da condição 17.^a;

3.^a Se, iniciada a exploração, a concessionaria a interromper por trinta dias consecutivos ou sessenta dias interrompidos durante um anno ;

4.^a Se o concessionario não cumprir as outras condições a que fica obrigado.

^{35.} Finda a concessão, o governo tomará posse do caminho de ferro, sem obrigaçao de indemnizar o concessionario, qualquer que seja o fundamento, rasão, ou pretexto allegado para justificar a indemnisação.

§ unico. Se o governo julgar conveniente poderá adquirir, ao final concessão, o material circulante, gado e quaequer outros

provimentos existentes, os quais serão pagos ao concessionário segundo a avaliação de louvados.

36.^a

Caducando a concessão, o governo terá direito de proceder como se ella tivesse findado, applicando o disposto na condição anterior e seu § unico.

37.^a

Havendo depósito de garantia ao caducar a concessão, reverte elle para o estado.

38.^a

Os direitos conferidos e as obrigações impostas ao concessionário por este alvará serão extensivos à companhia que elle organizar para exploração da concessão, mas não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem previsão auctorização do governo.

39.^a

As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições serão resolvidas pelo governo, ouvindo a junta consultiva de obras públicas e minas.

40.^a

Exceptuam-se das disposições das clausulas precedentes os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o governo prorrogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir, que o cumpram e guardem, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e selado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no paço, aos 15 de outubro de 1891. — EL REI. — João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.

(Logar do sello das armas reaes.)

Alvará pelo qual Vossa Magestade ha por bem conceder a Jayme Henrique Pereira Bramão licença para estabelecer um caminho de ferro americano com tracção animal no troço da estrada distrital n.º 149, Bellas, por Carnaxide, a S. José de Ribamar e à Cruz Quebrada, compreendido entre a igreja de Nossa Senhora da Rocha e a Cruz Quebrada (estrada real n.º 67) pela fórmula retro declarada.

Para Vossa Magestade ver.

Pagou 3\$370 réis de emolumentos e respectivos impostos pela guia n.º 172 de 1891. — Euzebio Marcellly Pereira.

Logar do sello de verba, Lisboa.

Pagou de sello, verba n.º 36, a quantia de 50\$000 réis.

Lisboa, receita da 5.ª secção, 2 de outubro de 1891. — Silva = Carneiro.

Carlos Joaquim Barreiros, o fez.

Tarifas de transporte

Especial C n.º I grande velocidade — passageiros, bagagens, recoragens, gado, veículos, etc., na linha de Cascaes. A tarifa que hoje distribuímos substitue as actuais, tanto a de zonas, desde Alcantara, como a de ligação dos comboios desde a Central do Rocio, contra a qual todos se queixavam.

Os preços d'esta estação já não são prohibitivos, como até hoje que, em consequência da adopção das tarifas geraes no percurso até Alcantara, davam em resultado que os comboios só desde e até esse ponto fossem aproveitados pelos passageiros, os quais realizavam grande economia, vindo d'ali nos Americanos e Rioperts.

Os preços do Rocio ficam muito mais reduzidos, para toda a linha; os de Alcantara são elevados em muito pequena importancia e os das estações desde Algés, que constituem a 2.ª zona, obedecem a uma base nova no nosso paiz: um preço infímo, de estação a estação, de 40 réis em 1.ª, 30 réis em 2.ª e 20 réis em 3.ª classe.

A adopção d'este sistema de tarifa n'uma linha de recreio, como aquella, deve dar muito bom resultado.

Até hoje, mesmo com a tarifa de zonas, apesar da barateza dos seus preços, ninguém utilizava a linha ferrea para ir de uma estação á seguinte ou á immediata a esta. Casos havia em que, abrangendo o percurso duas zonas, o custo do bilhete era caríssimo.

De Dafundo a Caxias, por exemplo, havia que pagar 320 em 1.ª classe, 160 em 2.ª e 100 em 3.ª.

E mesmo só de uma a outra estação, muitas vezes apenas distantes menos de 1 kilômetro, pagava-se metade d'aquellas garantias.

Pela nova tarifa, por 40 réis em 1.ª classe, 30 réis em 2.ª e 20 réis em 3.ª, ninguém deixará de utilizar o caminho de ferro entre uma e outra estação.

Para uma outra utilidade ainda se presta esta tarifa: para as famílias que quizerem passar um dia visitando todas aquellas localidades, que todas tem que ver. Nem um real perdem tomando os bilhetes de estação a estação; é esperando o comboio seguinte, para continuar.

Assim pôde se ver n'um dia Alges, Cruz Quebrada, Paço d'Arcos, Oeiras, Cascaes, vir jantar ao Estoril e seguir a Lisboa, sem que se dispenda nada mais do que o custo do bilhete directo.

Começam tambem a vigorar n'aquella linha as tarifas geraes e especiaes de Leste e Norte tanto de grande como de pequena velocidade (esta só para as estações de Carcavellos e Cascaes) assumpto de que trata o aviso sobre ampliação de tarifas que abaixo publicamos.

Aplicação de tarifas geraes e especiaes em todas as linhas da Companhia Real. — Sob este titulo publicou aquella Companhia o seguinte aviso ao publico:

Em virtude de avisos e cartazes anteriormente publicados e do que no presente se estipula e que vigorará desde 1 de novembro, ficam sendo applicaveis em todas as linhas d'esta Companhia, a saber:

Leste e Norte. — Lisboa a Cintra e Torres Vedras, — Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos. — Beira Baixa (quanto a tarifas especiaes; só na parte comprehendida entre Abrantes e Covilhã). — Urbana de Lisboa. — Ramal de Cáceres. — Ramal de Coimbra. — Ramal de Santa Apolónia a Benfica (Cintura de Lisboa), — e Ramal de Cascaes:

1.º as Tarifas Geraes de Leste e Norte de 1 de julho de 1875;

2.º as Tarifas Especiaes internas de Leste e Norte a saber:

N.º 1, de Grande Velocidade, para transporte de generos frescos, comestiveis, etc.;

N.º 4, de Grande Velocidade, para transporte de metallico, valores e reembolsos;

N.º 5, de Grande Velocidade, para aluguer de compartimentos reservados, logares de luxo e salões;

N.º 6, de Grande Velocidade, para transmissão de telegrammas;

N.º 8, de Grande Velocidade, para volumes pequenos;

N.º 12, de Grande Velocidade, bilhetes de admissão nas gares;

N.º 1, de Pequena Velocidade, para transporte de mercadorias diversas;

N.º 2, de Pequena Velocidade, para transporte de aguardente, azeite, vinho, etc.;

N.º 4, de Pequena Velocidade, para transporte de matérias inflamáveis, explosivas ou perigosas;

N.º 6, de Pequena Velocidade, para transporte de touros e animaes ferozes.

A aplicação d'estas tarifas fica sujeita ás restrições seguintes:

1.ª Na linha da Beira Baixa as tarifas especiaes só são applicaveis na parte comprehendida entre Abrantes e Covilhã.

2.ª A linha Urbana de Lisboa não faz serviço de pequena velocidade, e o de grande velocidade é regulado

pelas condições da *Ampliação de tarifas*, publicada em 25 de agosto de 1891.

3.^a No ramal de Cascaes não são applicaveis os preços da tarifa geral para passageiros, nem as demais condições da mesma tarifa quando a ellas se opponham as da especial C. n.^o 1 de 24 de outubro de 1891 pela qual se regulam os transportes de grande velocidade n'aquelle ramal.

N'este ramal só aceitam e recebem, por em quanto, expedições de gado e vehiculos em grande velocidade e quaequer de pequena velocidade, as estações de Alcantara-Terra, Carcavellos e Cascaes.

4.^a Os passageiros que das linhas de Leste, Norte e Beira Baixa e ramaes da Caceres e Coimbra, tiverem que seguir pela Cintura de Lisboa para as linhas do Oeste ou ramal de Cascaes ou vice-versa, só poderão utilizar os comboios que se dirijam á estação Central de Lisboa-Rocio, sendo-lhes, porém, facultado seguir ao seu destino por qualquer dos comboios que para esse ponto partam d'aquelle estação no mesmo dia da chegada ou, quando já não cheguem a tempo de ter comboio que os conduza, pelo primeiro comboio do dia seguinte.

Ficam consequentemente annulladas :

1.^a As tarifas geraes das linhas de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, em vigor desde 2 de Abril de 1887.

2.^a A tarifa de applicação geral no ramal de Bemfica de 10 de março de 1888.

A esta noticia temos apenas que accrescentar, esclarecendo os nossos leitores, que a applicação das tarifas fica sendo, como é regular, independente em cada linha, visto que cada uma representa uma concessão diferente, excepto na parte que se refere á linha urbana e ramaes de Caceres, Coimbra e Cintura, que são considerados como fazendo parte da rede de Leste e Norte.

As basculas systema Dujour

Damos hoje, na 1.^a pagina, a gravura que representa a installação de um despacho de bagagens á part da no caminho de ferro do Norte de França, á qual já nos referimos em o nosso n.^o 90, ao tratar das balanças Trayvou, de La Mulatiere, adoptadas com tanta vantagem na estação central de Lisboa.

Este complemento, que então não podemos dar á noticia, só hoje apparece por motivo da demora do cliqué que só agora nos veiu de Paris.

Congresso de caminhos de ferro

A Comissão permanente do Congresso reuniu ultimamente para proceder ás eleições impostas pela morte do seu antigo e saudoso presidente M. Fassiaux sendo eleitos por unanimidade, como já dissemos, presidente Mr. Belpaire e vice-presidente Mr. Dubois, ambos administradores do Estado Belga. A *commission international* é actualmente assim composta :

Presidente: Mr. Belpaire, vice presidente: M. M. Picard (Alfred) inspector geral de pontes e calçadas, presidente da secção de obras públicas no Conselho de Estado de França; Dubois.

Vogaes: M. M. Almgren (Frédéric) administrador dos caminhos de ferro do Estado sueco; o commendador Borgnini, engenheiro directo general da Sociedade Italiana dos caminhos de ferro do Adriatico; o commendador Brioschi (Francisco) senador do reino de Italia; De Bruyn, ministro de agricultura, industria e obras públicas na Belgica, membro da camara dos deputados; Dietler, director da Sociedade do caminho de ferro do Gothard; Dutreux (Tony) engenheiro civil, membro da camara dos deputados do grão-dado de Luxembourg; sir Fairbairn (Andrew), antigo membro do parlamento inglez, administrador do Great Northern Railway; Girolet, vice-presidente do conselho de administração da companhia

dos caminhos de ferro do norte de França; Heurteau, director da Companhia dos caminhos de ferro de Orléans; Jeitteles, (Richard) conselheiro aulico, presidente da direcção do caminho de ferro Norte-Austriaco Imperador Fernando; Lamal, director geral de pontes e calçadas da Belgica; Edler von Leber (Max) inspector do corpo I. e R. da fiscalisação geral dos caminhos de ferro da Austria; Ludvigh, conselheiro ministerial, presidente da direcção dos caminhos de ferro do Estado hungaro; o commendador Massa (Mathias) engenheiro, director geral da Sociedade italiana dos caminhos de ferro do Mediterraneo; Noblemaire, director da Companhia dos caminhos de ferro de Paris-Lyon Mediterraneo; De Perls (Luiz) conselheiro de Estado, director gerente do serviço internacional da Grande Sociedade dos caminhos de ferro russos; Philippe, inspector geral das linhas do Norte-Belga; o barão Prisse, director gerente honorario do caminho de ferro de Anvers a Gand; o commendador Ratti (Gaetan) engenheiro, vice-director geral da Sociedade italiana dos caminhos de ferro do Mediterraneo; Julio Urban, director geral do caminho de ferro Grand Central Belga; De la Tournerie, inspector geral de pontes e calçadas de França, presidente do comité de exploração technica dos caminhos de ferro, director da inspecção do caminho de ferro de Paris-Lyon Mediterraneo; Van Kerkwijk, membro da segunda camara dos Estados Geraes da Hollanda; Werchowsky, conselheiro de Estado, engenheiro director da repartição do caminho de ferro, no ministerio das vias de comunicações do imperio da Russia.

Secretario geral: M. de Laveleye (Augusto) engenheiro—Secretarios: M. M. Kesteloot (Eugène), chefe de divisão no ministerio dos caminhos de ferro, correios e telegraphos da Belgica; Weissenbruch (Luiz) engenheiro do mesmo ministerio—Thesoureiro: M. Eduard Holemans, chefe de divisão no mesmo ministerio.

Os delegados russos apresentaram á assembléa um projecto de programma da proxima sessão, destinado a ser submetido á aprovação do Tzar. O programma, que promete aos delegados estrangeiros uma recepção das mais hospitalarias e brillantes, apenas poderá ser fixado e determinado em dezembro; pode-se porem annunciar desde já, que a sessão em St. Petersburgo, será aberta na segunda decade do mez de junho de 1892.

A comissão russa, encarregada da organização local d'esta reunião, é assim composta:

Presidente: M. Werchowsky, conselheiro de Estado, director da repartição de caminhos de ferro no ministerio das vias de comunicação.

Vogaes: M. M. Jean Adadouroff, presidente de administração do caminho de ferro de Riasan Koslow, presidente do 2.^a grupo dos caminhos de ferro russos; Dmitri Andreefsky, presidente da administração dos caminhos de ferro do Sud-Oeste russos; Jean Bloch, conselheiro de Estado, presidente da administração do caminho de ferro de Ivangorod-Dombrova; Nicolas de Gengross, conselheiro presidente da administração do caminho de ferro de Orel-Vitebsk, membro do conselho dos caminhos de ferro russos. André de Gortschakoff, conselheiro de Estado, vice-presidente da administração dos caminhos de ferro do Estado, presidente da 8.^a secção (caminhos de ferro) da Sociedade Imperial technica da Russia; De Guersévanoff, conselheiro, director do instituto de engenheiros de vias de comunicação na Russia; De Kronenberg, vice-presidente do conselho de administração do caminho de ferro de Varsovia-Vienna; Jean Mamontoff, presidente da administração do caminho de ferro de Moscou-Koursk; Jacques de Outine, conselheiro presidente da administração do caminho de ferro do Orenbourg; Luiz de Perls, conselheiro de Estado, director gerente do serviço internacional da Grande Sociedade dos caminhos de ferro; Nicolas de Petroff, tenente de engenharia, presidente da administração dos caminhos de ferro do Estado russos; Vladimir Petchkovsky, conselheiro de Estado, engenheiro, vice-presidente da administração dos caminhos de ferro do Estado russos; Valeriano de Polontzoff, conselheiro, presidente do conselho da Grande Sociedade dos caminhos de ferro russos, membro do conselho de caminhos de ferro; Nicolas Prokhoroff, presidente da administração do caminho de ferro de Losovo-Sebastopol, presidente do 3.^a grupo dos caminhos de ferro russos; Carlos de Rudniski, conselheiro, presidente da administração do caminho de ferro Dunabourg-Vitebsk, presidente do 1.^a grupo dos caminhos de ferro russos; Boleslau de Spassovsky, conselheiro d'Estado; membro d'administração dos caminhos de ferro do Estado russos; Nicolas Soustchoff, conselheiro, director da administração do caminho de ferro do Sud-Oeste russo, membro do conselho superior de tarifas no ministerio da fazenda, na Russia; Pedro de Tchéremissinoff, conselheiro, secretario geral da União dos caminhos de ferro russos; Alexis Tchepournof, adjunto do director geral dos caminhos de ferro do Estado da Finlandia; De Vinberg, conselheiro, presidente da administração do caminho de ferro de Moscou-Brest; Segio ee Vitte, conselheiro de Estado, director da repartição do caminho de ferro, no ministerio da fazenda, na Russia.

Secretario: M. Isnard, engenheiro, chefe de divisão no ministerio das vias de comunicação na Russia.

A sessão de St. Pétersbourg promete ser particularmente interessante, tanto sob o ponto de vista da importancia científica das questões do programma, como pelo numero e categoria dos delegados. A instituição do Congresso conta desde hoje 280 administrações de caminhos de ferro participantes e mais de 30 governos adheriram e manifestaram desejos de enviar delegados á proxima sessão.

Os 20 caminhos de ferro participantes representam uma rede de cerca de 190:000 kilometros de via ferrea.

O programma das discussões da sessão de St. Pétersbourg necessita de sessenta relatórios, entre os quais figuram os de vultos eminentes dos caminhos de ferro de Inglaterra, Austria, Hungria, Belgica, Hespanha, França, Italia, Russia, Suecia e Noruega.

No Boletim do Congresso vieram já publicados oito notas de exposição das questões a discutir.

Entre collegas

Muito curioso o nosso amigo *Correio da Noite!* Descobri agora que mettendo a thesoura ás nossas noticias que mais lhe convém, e tran crevendo-as, sem dizer de onde as tira, nos faz reclame ao titulo... que não cita.

E diz então que nos agastamos pela sua... amabilidade. Pelo contrario, collega; temos até muito prazer em o ajudar a encher as suas columnas. Tire o que quizer; isto é seu...

Publicações recebidas

As quarentenas perante a sciencia, ou a critica scientifica do regulamento geral de sanidade marítima, por Domingos José Bernardino de Almeida.—O auctor d'este interessante opusculo, que recebemos e agradecemos, propõe-se provar que o actual regulamento é absurdo nas suas bases e nas consequencias prophylaticas que d'ellas resultam, e termina por propôr uma reforma d'esse regulamento, feita de forma que, não redundando d'ella o menor perigo para a saúde publica, produza um consideravel augmento no commerçio e nas facilidades do nosso paiz ser visitado pelos estrangeiros procedentes da America.

Asfiguram-se-nos de grande peso os argumentos de que o illustre medico se serve para sustentar as suas teorias, e bem quizeramos também ver modificado um regulamento cujas disposições tantas vezes, sem utilidade, prejudicam o nosso paiz, afastando do seu porto principal os viajantes, que em toda a parte se buscam attrahir, menos aqui.

Catalogo da photographia Rocchini.—Recebemos o catalogo das vistas que o acreditado photographo sr. Francisco Rocchini tem á venda no seu atelier a S. Pedro de Alcantara.

Além de 336 vistas indicadas no catalogo, de Lisboa, Belém, coches da casa real, Cintra, Mafra, Batalha, Alcobaça, Caldas da Rainha, diversos panoramas, capella de S. João Baptista, obras de museu, estabelecimentos industriaes, caminhos de ferro, monumentos, estatuas, etc., ha n'aquelle atelier um sem numero de outras vistas com que o sr. Rocchini constantemente enriquece a sua preciosa colleção, cujo exame é deyeras interessante.

Os trabalhos são perfeitos e os preços economicos, e por elles tem o Snr. Rocchini sido repetidas vezes premiado nas exposições portuguezas e estrangeiras.

Indicador Industrial. Gazeta internacional.—Recebemos um numero d'esta folha, destinada á propaganda dos productos da industria belga nos paizes da America e na peninsula hispanica e colonias.

E' escripto em frances, allemão, hespanhol e portuguez, e, além de variadas noticias que publica sobre os productos da Belgica, traz, como annexo, dentro do jornal, prospectos, specimens de publicações, trechos cortados de outras folhas, etc.

Original e interessante.

Unicamente devemos notar-lhe que no seu cabecalho figura o nosso paiz e a Hespanha como paizes transatlanticos.

E' director d'este curioso jornal Mr. H. A. Gruder, d'Anvers, ao qual podem ser pedidos quaesquer indicações sobre residencias de industriaes n'aquelle paiz.

COMMERCIO PORTUGUEZ

RESUMO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS, INCLUINDO O DO OURO E PRATA EM BARRA E EM MOEDA, DE JANEIRO A JUNHO DE 1890 E 1891
(Valores em mil réis)

Importação para consumo

	1890	1891
Animaes e seus productos.....	1.319:086	1.224:981
Lã e pellos.....	975:409	911:466
Seda	654:082	577:508
Algodão	1.745:349	1.681:690
Linho e seus congeneres	418:574	355:941
Madeira	559:638	423:092
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc	1.050:172	1.925:305
Metaes	1.505:378	1.424:919
Substancias alimenticias.....	5.796:046	6.227:363
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	1.673:506	1.379:016
Diversas substancias e productos	574:072	539:247
Manufacturas diversas.....	1.212:194	1.491:600
Mercadorias livres de direitos	3.515:633	3.216:959
Taras	39:049	51:796
Somma	21.938:878	21.430:891
Ouro e prata em barra e em moeda...	4.514:597	4.080:909
Total	26.453:475	25.511:800

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes e seus productos.....	131:285	119:332
Lã e pellos.....	101:813	97:178
Seda	5.659	6.752
Algodão	66:642	49:940
Linho e seus congeneres	9:751	9:780
Madeira	60:733	82:446
Substancias mineraes, vidro, crystal etc	176:028	193:693
Metaes	86:508	104:477
Substancias alimenticias	6.779:947	6.685:351
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	62:122	80:043
Diversas substancias e productos	1.312:325	1.326:318
Manufacturas diversas.....	124:391	107:119
Mercadorias livres de direitos	1.590:173	1.172:016
Somma	10.516:397	10.034:445
Ouro e prata em barra e em moeda...	4.907:268	12.426:859
Total	15.423.665	22.461:304

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias	Reexportação	4.121:334	3.993:194
	Transito	1.482:373	1.475:242
	Somma	5.603:707	5.468:436
Ouro e prata em barra e em moeda	Reexportação	-	90:000
	Transito	675:000	450:000
	Somma	675:000	540:000
Total		6.278:707	6.008:439

Subscrição nacional

Tem reunido a commissão executiva resolvendo activar quanto possivel os estudos para conhecer se a quantia de 400 contos, a que a subscricção subiu, chega para compra de um cruzador, ou se, no caso contrario, deve empregal-a na aquisição de um transporte e duas

canhoneiras. Na sessão do dia 21 apresentou-se uma comissão da *Liga das Artes Metallurgicas* pedindo que a feitura d'aquellos vasos fosse entregue á industria portuguesa.

O sr. duque de Palmella e outros membros da comissão perguntaram aos operarios se um vaso de guerra tipo cruzador, seria perfeitamente construído entre nós. Responderam os operarios que a industria portuguesa se desempenharia ccm perfeição de tal trabalho, mas que para isso necessitava d'uma grande unidade industrial e de elementos valiosos com que desde já não pôde contar, e com que talvez a grande comissão podesse concorrer, como, por exemplo, a construcção d'um estaleiro na margem sul do Tejo.

Os negócios da Companhia Real

Muito propositadamente nos temos abstido de tratar dos assumptos financeiros d'esta Companhia, desde que este negocio tomou uma feição mais accentuada mente delicada, e se entabolararam negociações para resolver a situação.

Em quanto que os nossos collegas do estrangeiro, e alguns mesmo do paiz, se ocupam em noticiar boatos que logo depois os factos contestam, em expôr o andamento de negociações que, em quanto a noticia se escreve, tomam diferente rumo, e ainda outro no breve trecho em que ella se imprime e se lê, temo nos abstido de fazer côro com os novelleiros, nem a nossa posição especial nos aconselha mais que uma prudente expectativa, até que, firmes em informações seguras, possamos dar aos nossos leitores noticia exacta que os ponha ao corrente do estado verdadeiro da questão.

Esse momento, comquanto se approxime, ainda não chegou; as negociações com um importante grupo de banqueiros franceses, representado pelo banco de Paris et des Pays Bas, ainda que em bom andamento, não estão terminadas, preparando aquelle grupo a sua proposta que, uma vez aceite em principio pelos negociadores, terá que ser presente á assemblea geral.

Uma das dificuldades para a realização d'esta operação foi, indubitavelmente, a suspensão de um banco de Lisboa em relações financeiras com a Companhia; mas innegavelmente a mais importante a vencer foi a guerra abertamente declarada na bolsa de Paris aos seus valares, guerra movida pelos interessados nas obrigações de Madrid-Caceres, e que tanto mal fez aos valores da Companhia Real, mal que, de qualquer forma, se reflectirá ainda sobre todos os valores que esta Companhia tem sob sua garantia.

Mais de uma vez o estado das negociações se tem approximado do seu termo, ficando sempre prejudicado este *desideratum* pela oposição systematica dos nossos inimigos, que são muitos e importantes, n'aquelle mercado.

Eis porque, comquanto tudo nos leve a crer que em breves dias terá este negocio uma solução, tão favorável quanto o poude conseguir a tenacidade perseverante dos negociadores, não entendemos dever adiantar hoje informação alguma que, de resto seria de pouco interesse, por incompleta, e prejudicial até, por antecipada.

A dívida fluctuante da Companhia, dívida em grande parte proveniente das enormes despezas a que a mesma se obrigou com as suas novas construções, e ao periodo de operações difíceis em que esses encargos

tiveram que ser tomados, uns, e pagos, muitos; e da qual alguns collegas já elevaram a somma a 70 milhões de francos, será regularizada pela operação que se espera, reduzindo-se nas proporções do possível, do que incontestavelmente resultará um desafogo para o viver económico da Companhia e um bem para o paiz.

Isto sem fallar nos resultados moraes que da conclusão d'este negocio nos devem advir, na terminação ou, pelo menos, attenuação da campanha do descredito que lá fóra se move contra nós.

Boletim financeiro

Lisboa, 31 de outubro.

Seis meses são decorridos depois que se manifestou a crise monetária, que successivamente produziu novas complicações e dificuldades para a nossa situação económica e financeira, e, infelizmente, apesar de todos os esforços, sinceramente empenhados pelo governo, as circunstâncias não se modificaram, tanto quanto seria para desejar, apesar das garantias dadas á circulação fiduciaria e á boa vontade com que o paiz aceitou o regimen do papel. A hora em que escrevemos não deixa de ser inquietante a situação creada pelas notícias recebidas de Hespanha e do Brazil,—alli pelas dificuldades com que se diz luctar o Banco de Hespanha pelo malogro do empréstimo, que chegou a estar quasi contractado com a casa Rothschild e pelo fundo golpe que a proibição da importação de vinhos hespanhóes em França deu nas receitas da *Companhia Norte de Hespanha*, uma das suas mais poderosas entidades financeiras;—aqui pela nova e inesperada baixa do cambio sobre Londres, que, pela primeira vez depois da guerra do Paraguai, desceu até á escala dos 13, o que dá á libra sterlina o extraordinario custo de 16⁷920 réis.

Os nossos fundos em Paris e em Londres baixaram novamente á escala dos 36, conservando se em oscilação por alguns dias, passando depois a subir, mas muito lentamente, não tendo ainda atingido a escala dos 38. O cheque sobre Londres continuou a negocier-se a 44, 44³/₄ e 44¹/₈, conservando-se o cheque sobre Paris a 645. O agio das libras conservou-se entre 850 e 950 réis e a prata comprou se a 10 p. c.

Durante a quinzena tivemos dois factos de sensação, que animaram um pouco os círculos financeiros — primeiro a distribuição de uma circular do *Banco Lusitano* expondo a sua situação e apresentando as bases do seu plano de reorganização. O balanço d'esta casa bancaria deu margem para largos commentários sobretudo pela revelação da existencia nas disponibilidades de um avultado numero de papéis de empresas e companhias varias, hoje completamente depreciados, mas que no entretanto estão alli englobados prefazendo uma somma superior a 4:500 contos. O plano de reorganização alarga consideravelmente a esphera d'acção do banco e tem encontrado uma certa sympathy por parte dos interessados, sendo provavel que, não sem sacrificio, se consiga evitar uma solução decisiva para o banco, que seria inevitável e fatal se se não chegassem a acordo sobre a sua remodelação, que alias tem impugnadores — segundo a noticia que correu ácerca das bases da reconstrucção do Banco de Portugal, uma das quais seria a da elevação da sua emissão de notas a 40:000 contos de réis, noticia, que acompanhada de outros detalhes, foi declarada pelas folhas officiosas como menos exacta nos seus termos geraes. O que é certo, porém, é que prosseguem activamente os trabalhos para a remodelação do estatuto do Banco de Portugal, sendo um dos principais objectivos o alargamento das facultades emissoras do banco, provado como está que 27:000 contos de notas não são suficientes para satisfazer todas as exigencias da circulação, comprehendendo-se, alem d'isso, que enquanto a escassez da moeda (metal ou papel) determinar uma restrição nas operações usuais do credito, por muito lisongeiras que sejam as outras condições economicas não poderão ser alargadas as operações propriamente industriais ou mercantis. N'estas circunstâncias a anunciada reorganização á do Banco de Portugal, ha quasi seis meses em elaboração, virá influir efficazmente na nossa situação interna.

A Bolsa de Lisboa tem continuado pouco animada, continuando a haver falta de grandes operações. Alguns titulos sofreram ligeira depreciação. As acções do Banco de Portugal subiram um pouco havendo compradores a 107⁷000 réis e vendedores a 110⁷00 réis. Continuam a aparecer á venda acções da *Companhia dos caminhos de ferro* que tem sido realizadas a 27⁷000 reis. As inscrições d'assentamento venderam se hontem a 46 e 46,30, as obrigações prediaes (4¹/₂) a 79⁷500, as obrigações empréstimo 88 (4¹/₂), coupons, a 57⁷500, as obrigações de empréstimo e 88 (4) a 17⁷300.

* As cotações d'hoje, na bolsa de Lisboa, foram: inscrições 45,10; externa, 45; obrigações 412 ojo, 57,000; acções Norte e Leste, 26,500; Banco Ultramarino, 48,000; Lisboa & Açores, 88,000 externa hespanhola, 44,000. Letras d'ouro do Brazil, réis 40,000.

* Continuam a ser publicadas as reformas pelo ministerio das obras publicas, que já representam importantes deducções nas despesas publicas, que devem atingir já somma su-

perior a 2,500 contos com as modificações feitas no regimen das empreitadas d'estradas e suspensão dalgumas obras publicas. Estas medidas provando os propositos economicos do governo tem causado boa impressão no paiz e no estrangeiro. A cerca das reformas coloniaes continuam apenas em esboço parecendo quasi provavel que não vão por diante as anunciadas grandes compa- nhias sobre cuja organisação assentava principalmente o plano economico do srº ministro da marinha

J. F.

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

BOLSAS	TITULOS	1891 — OUTUBRO — DIAS												
		16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	-	-	27,000	-	-	-	-	26,500	26,500	27,000	26,500	27,000	27,000
	" Ascensores mechanicos . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Nacional . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez d'Africa . . .	-	-	61,000	61,000	-	-	-	-	60,000	-	61,000	61,000	61,000	61,000
Paris . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	122,50	122,75	121,25	120	118,75	116,25	117,50	122,50	125	120	122,50	120	118
	" Madrid-Caceres-Portugal . . .	90	92,50	92,50	92,50	90	90	90	91,25	92,50	-	-	-	106,25
	" Norte de Espanha . . .	260	261	232,50	232,50	213,75	228,75	217,50	230	214,25	233	236	231	240
	" Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	255	255	240	244,25	231,25	217,50	220	227,50	237,50	232	228	-	-
	" Andaluzes . . .	350	350	312,50	328,75	325	347,50	317,50	328,75	310	338	342	-	-
OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	169,75	166	168	167	168,55	170	170	175	183	180	180	180	174	-
" Madrid-Caceres-Portugal . . .	170	173	173,75	170	172	172	165	170,50	165	-	-	-	-	166
" Norte Espanha, 1.ª hypotheca . . .	375	370	340	335	355	354	358	361,50	372,50	-	-	-	-	-
" Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C.º da Beira Alta . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres . . .	" Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd..	" Atravez d'Africa . . .	59,25	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	56	56	57,25	57,25	57,25
Bruxellas .	" Atravez d'Africa . . .	58	58	58	58	58	58	58	58	60	60	60	60	60
Berlim....	" Companhia Real . . .	-	-	-	53,50	-	-	-	-	52,75	-	-	-	-

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Observações	
		1891		1890		Total		1891		1890		1891			
		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 24 a 30 Setemb.	689	71,209,340	103,354	689	82,539,010	149,824	2,460,302,310	2,465,333,570	Réis	Réis	Réis	5,031,230	
	" 1 a 7 Outubro . . .	"	67,789,380	98,388	"	75,117,100	110,174	2,228,091,720	2,231,450,670	-	-	-	13,358,950		
	" 8 a 14 " . . .	"	67,811,360	98,120	"	78,289,110	113,623	2,293,903,080	2,319,718,840	-	-	-	23,815,730		
	Nova rede garantida (2) . . .	24 a 30 Setemb.	468	7,035,000	11,875	468	6,330,000	36,487	453,720,000	448,654,000	5,060,000	5,060,000	5,060,000	-	
	" 1 a 7 Outubro . . .	"	3,032,000	30,010	"	6,500,000	38,690	458,762,000	453,454,000	3,608,000	3,608,000	3,608,000	-		
	" 8 a 14 " . . .	"	4,723,000	28,530	"	6,500,000	38,690	463,553,000	461,654,000	4,901,000	4,901,000	4,901,000	-		
	" 17 a 23 Setemb. . .	475	47,313,480	36,470	475	44,282,500	30,068	330,563,840	384,352,735	46,213,405	46,213,405	46,213,405	-		
	Sul e Sueste . . .	24 a 30 . . .	"	49,094,055	40,198	"	46,198,560	34,083	549,659,895	500,542,295	59,417,680	59,417,680	59,417,680	-	
	" 1 a 7 Outubro . . .	"	18,162,110	38,237	"	15,675,490	33,000	567,822,305	516,217,485	91,604,820	91,604,820	91,604,820	-		
	" 6 a 12 Agosto . . .	340	16,813,212	49,450	340	19,923,213	58,597	532,350,236	538,694,379	-	-	-	26,344,443		
Minho e Douro . . .	13 a 19 " . . .	"	23,104,677	69,953	"	22,358,821	63,761	533,451,913	581,053,200	-	-	-	25,398,287		
	" 20 a 26 " . . .	"	49,089,855	36,446	"	20,773,482	61,097	574,551,768	601,826,382	-	-	-	27,281,644		
	" 27 a 23 Setemb. . .	253	7,044,252	27,843	253	7,972,917	34,541	232,068,947	260,960,967	-	-	-	28,892,050		
Beira Alta . . .	24 a 30 " . . .	"	8,669,740	34,267	"	9,553,499	37,759	240,738,627	270,544,466	-	-	-	29,775,539		
	" 1 a 7 Outubro . . .	"	5,580,180	22,056	"	7,062,573	27,945	246,348,807	277,376,739	-	-	-	31,257,932		
	" 3 a 9 Setemb. . .	405	4,481,949	14,443	50	876,039	47,524	42,392,330	23,377,049	49,043,281	49,043,281	49,043,281	-		
Nacional (Mirandella e Vizeu) . . .	10 a 16 " . . .	"	2,267,424	24,594	"	4,048,850	20,977	44,659,754	24,425,905	20,233,849	20,233,849	20,233,849	-		
	" 17 a 23 " . . .	"	2,748,986	26,180	"	742,764	14,835	47,408,740	25,468,669	22,210,071	22,210,071	22,210,071	-		
	" 27 a 2 " . . .	34	1,383,160	40,690	34	4,539,035	45,265	42,514,487	39,700,925	2,814,262	2,814,262	2,814,262	-		
Guimarães . . .</															

Receitas e movimento da Companhia Real

Os productos do tráfego das linhas exploradas pela companhia real durante os oito meses, janeiro a agosto, do anno corrente, comparado com igual periodo de 1890, dá uma diferença de 75 contos ou 3,81 %.

Este producto é o definitivo d'aquellas linhas, e subdivide-se pelas diferentes concessões pela seguinte forma, em cada um dos dois annos que compararamos;

	1891	1890
Leste Norte	1.605.208\$150	1.559.767\$446
R. de Cáceres.....	36.147\$697	34.304\$202
R. de Coimbra.....	8.833\$479	8.091\$043
Cintra Torres	196.353\$990	188.584\$7811
Urbana	26.503\$277	13.308\$592
Cintura	8.189\$160	12.233\$328
Cascaes	44.229\$764	32.721\$334
Total das linhas não subsidiadas	1.925.465\$517	1.849.010\$56
Torres Figueira Alfarelhos (subsiadiada)	131.385\$830	132.361\$678
Total geral	2.056.851\$347	1.981.372\$434
A mais em 1891	75.478\$913	

Este aumento foi produzido pelo de 54 contos em passageiros, 13 na grande e 8 na pequena velocidade.

O movimento destas linhas durante os dois referidos periodos foi o seguinte:

	1891	1890
Passageiros	2.304\$597	2.175\$374
Grande velocidade toneladas	19\$640	17\$097
Mercadorias	1.002\$535	595\$770

O aumento de passageiros foi, pois, de 129.000; o de recovagens 2.600 toneladas; e o de mercadorias 407.000 toneladas. Dos passageiros houve mais 12.000 nas linhas de leste e norte e seus ramaes, 125.000 na linha Urbana, 91.000 na de Cascaes, compensados por uma diminuição de 135.000 nas demais linhas.

Na tonelagem de mercadorias houve aumento de 383.000 toneladas em Cintra-Torres, 42.000 em Torres-Figueira, diminuição de 12.000 em Leste e Norte, 9.000 no ramal de Cáceres.

O aumento em Cintra-Torres é devido a que, na estatística do anno passado, a tonelagem de pedra para o porto de Lisboa só foi incluida, em globo, em dezembro.

Linhos portuguezas

A linha do Pungue. — Mais uma vez o nosso figadil inimigo, Cecil Rhodes, inventa quantas mentiras o seu genio malevol e os seus instintos perversos lhe inspiram para prejudicar o nosso paiz.

Numa correspondencia do Cabo para o *Times*, onde se conhece bem, pelo estylo e pelas informaçoes officiaes, a penia ou pelo menos a inspiração do agente da South-Africa, affirma-se que não obstante ter de ha muito terminado o prazo fixado no convenio luso-britanico para os estudos do caminho de ferro do Pungue, Portugal ainda nenhum preparativos fez para começar esta obra, e termina por lembrar que «uma rasoavel advertencia do governo inglez talvez não deixasse de produzir resultados satisfactorios.»

Perante taes affirmações ha uma só palavra com que podemos responder lhes:

Mente!

O tratado foi assignado em 11 de junho e portanto os 6 mezes só terminam em 10 de dezembro, e antes d'essa data estarão apresentados os estudos do caminho

de ferro, como é natural, visto que elles estão feitos, em que pese ao strenuo calumniador do nosso paiz.

Torres Novas-Alcanena. — O nosso collega *As Nordanas* publicou o seguinte telegramma, em data de 23, do seu correspondente de Torres Novas:

«Acaba de realizar-se a viagem de experiencia do comboio de Alcanena. A marcha foi optima. A machine gastou no trajecto 20 minutos. Conduziu 8 wagons com carga maxima e 2 carruagens em que iam os convidados e o concessionario. À chegada a Alcanena houve musicas, foguetes, lunch, etc. Reina grande entusiasmo.»

Nada sabemos a tal respeito.

Sul e Sueste. — Fez-se ha dias, entre Lisboa e Faro, a experiencia dos vehiculos que compõem o comboio real para se verificar como funcionavam as carruagens de tres eixos. O resultado foi absolutamente satisfactorio, não só com respeito ás carruagens, como no que se refere á via, cujo bom estado foi mais uma vez reconhecido.

Ascensores de Lisboa. — Começam amanhã as obras do assentamento da via do ascensor da Bica. Para este fim a Companhia teve que comprar um predio no sitio mais estreito da calçada, o qual será em parte expropriado.

No dia 28 fizeram-se no largo da Estrela experiencias com os novos rebocadores e carros destinados a evitar as difficultosas manobras nas placas giratorias, podendo funcionar apenas com um pequeno impulso nas *raquettes* de ha muito assentes nos terminus da linha.

Lourenço Marques. — Diz um telegramma de Berne, publicado no «*Times*», que o tribunal arbitral que tem de decidir a questão do caminho de ferro de Lourenço Marques deverá receber, dentro de dois mezes, as allegações escriptas que têem de ser produzidas de parte a parte. A questão fechará com os discursos dos advogados.

Linhos hespanholas

Interrupção na linha de Salamanca. — Segundo informações que dá o *Commercio do Porto*, a interrupção de comboios na linha de Salamanca, entre Barca de Alva e Fregeneda, não significa que deixe a desejar a solidez do tunnel em que se deu o incidente que motivou essa interrupção.

Nesse tunnel, o n.º 1, que tem a extensão de cerca de 2 kilómetros, projectou a construcção da referida linha uma obra, que nunca se executou. Exigindo ultimamente a fiscalisação oficial que tal obra fosse realizada, resolveu a administração da companhia mandar fazela.

Achavam-se os trabalhos muito adeantados, quando, por effeito das ultimas chuvas, se desprendeu grande porção de terras de um oculo aberto para os auxiliar, terras cuja remoção não podia ser feita rapidamente.

Eis o motivo que determinou a interrupção da circulação dos comboios, que, uma vez dada, se resolveu prolongar até ao fim do mes, para que possam ser ultimados os trabalhos com a máxima brevidade.

De Monistrel a Montserrat. — No paço episcopal de Barcelona, perante o tabellão D. Francisco de Salles Massons, o abade de Montserrat, e o director da Sociedade Constructora, D. Ramon Macaya e Gibert, foi lavrada a escriptura de cedencia dos terrenos pertencentes ao convento de Montserrat, e que vão ser ocupados pelo caminho de ferro de cremalheira, em construcção desde Monistrel a Montserrat.

Os terrenos foram cedidos gratuitamente pelo abade do convento.

De Belmez a Horcajo. — Foi declarado de utilidade publica para todos os efeitos de expropriação de terrenos, o caminho de ferro de serviço particular e uso publico de Belmez a Horcajo.

Esta linha pertence á companhia dos caminhos de ferro andaluzes, e a declaração de utilidade publica foi dada por decreto de 16 do corrente.

Os Directos. — Consta ao *Diario de Avisos* de Zaragoza, que a companhia de Madrid-Zaragoza e Alicante entrou já em acordo

com a dos directos no sentido de construir a estação n'aquella cidade, destinada a substituir as chamadas de Madrid-Baixo Aragão. Parece, porém, que o ministerio da guerra se oppõe á expropriação dos terrenos.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

No seu relatorio sobre as garantias de juro dos caminhos de ferro sobre os trabalhos a effectuar pelas companhias em virtude das convenções de 1883, Mr. Baihaut diz que dos 8.868 kilómetros classificados pela lei de 17 de julho de 1879, na rede complementar dos caminhos de ferro de interesse local, 4.809 foram concedidas ás seis grandes companhias, 650 ás companhias secundárias, 2.544 ainda não foram concedidas e 865 pertencem á rede do Estado, ou estão collocados sob a sua esfera de acção.

Dos 4.809 quilómetros concedidos ás grandes companhias, 2.120 estão em exploração.

Em 31 de dezembro de 1883 a extensão das linhas em exploração ou em construção elevava-se a 33.771 quilómetros; em 31 de dezembro de 1890 esta extensão attingia 35.404 quilómetros, e a extensão das linhas em exploração excedia 4.693 quilómetros a extensão corresponde a 31 de dezembro anterior.

BRAZIL

O relatorio apresentado pela companhia *Great Western of Brazil Railway* á assembléa geral de 21 de outubro, dá como resultados da exploração do caminho de ferro do Grande Oeste Brazileiro, o seguinte:

	1890-91	1889-90	Augmento
Receitas.....	86.511	58.273	28.238
Despesas	63.320	46.629	16.691
Lucros	23.191	11.644	11.547

As despesas do exercicio passado foram aumentadas com a perda no cambio, que se elevou a 11.223 libras, tendo sido de 1.296 libras no anno anterior. Nas despesas de exploração comprehendeu-se também 1.406 libras destinadas a fundo de reserva.

Tendo feito face a todos os encargos a companhia tinha em 30 de junho ultimo um saldo disponível de 14.209 libras.

A direcção tencionava distribuir um novo dividendo de 3% ou 12 sh., o que com o primeiro já distribuido prefaz um total de 6% ao anno.

Restava ainda 5.209 libras para a conta do anno seguinte.

A colheita do açucar, do algodão e dos cereais foi tão abundante na região atravessada pela linha, que a porção d'estes produtos transportada no anno ultimo foi quasi dupla da do exercicio precedente.

Os transportes para o interior do paiz aumentaram apenas em 10%.

As questões entre o governo e a companhia foram resolvidas com vantagem para esta ultima, o que lhe permite embolsar sommas importantes.

A companhia sollicitou do governo brasileiro auctorização para prolongar a sua linha para além do Limoeiro, até Bom Jardim e talvez até Brejo.

Salvo o cambio, o exercicio de 1890-1891, nas linhas da companhia *Recife and San Francisco Pernambuco Railway*, foi também mais favorável que o precedente,

As receitas foram de 130.302 libras, tendo sido em 1889-1890, de 117.812. As despesas de exploração elevaram-se a 67.621 libras, isto é, 51.89% das receitas.

O numero de passageiros transportados foi de 326.440, e o das toneladas de mercadorias de 102.939, isto é, houve um aumento respectivo de 10.16 e 15.84%.

Em 31 de junho houve um saldo disponível de 31.040 libras, o que permite distribuir um dividendo de 5% ao anno, e conservar 1.040 libras para a conta nova.

O governo brasileiro concedeu aos engenheiros visconde de Mello Barreto, Marinelle, Miranda e José Castro, o privilegio de construccion d'uma grande linha ferrea que irá desde Pernambuco a Valparaíso, ligando assim o Brasil com a republica chilena.

Os governos do Uruguay, Republica Argentina e Chili, fizeram tambem as suas concessões para os troços da via que atravessam os territorios respectivos.

Os concessionarios contam já com o auxilio dos grandes capitalistas brasileiros para levar a cabo esta obra colossal que permitirá em 3 dias e meio, uma viagem de Pernambuco a Valparaíso.

Os trabalhos começam brevemente.

Notas varias

Tracção electrica.—A electricidade vae adquirindo dia a dia maior pujança de imperio, nos diversos sistemas de viação, encerrados até aqui entre o vicioso circulo de ferro da tracção a vapor e da tracção animal. Segundo diz o nosso collega de Barcelona *Industria e Invenciones*, existem no mundo, actualmente, cerca de 300 caminhos de ferro electricos em exploração e em construção, ocupando uma extensão total de uns 3.000 kilómetros.

Carruagem automovel.—Mr. Lepapo, o conhecido engenheiro, auctor dos ascensores da torre Eiffel, inventou de colaboração com o seu collega Mr. Establie, uma carruagem automovel, cujo gasto de locomoção está calculado em um centimo de franco por pessoa e por kilómetro percorrido.

O novo veículo pôde transportar cinco pessoas. A primeira viagem de experiência será feita entre Paris e Bayona (800 quilómetros), para se conhecer a segurança e regularidade da marcha.

Em uma hora pôde a carruagem automovel percorrer uma distância de 16 a 20 quilómetros.

Avisos de serviço

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Supressão de comboios na linha de Cintra

Desde 20 do corrente ficam suprimidos na linha de Cintra os comboios n.º 117 que parte de Lisboa (Rocio) ás 9,50 da tarde, e 118 que parte de Cintra ás 10,25 da tarde.

Lisboa, 16 de outubro de 1891.

Modificação do horario na linha da Beira Baixa

Desde 25 do corrente é alterado o actual horario dos comboios na linha da Beira Baixa pela seguinte forma:

Comboio n.º 41 B—partida de Abrantes ás 2,18 da tarde. Chegada á Covilhã ás 12,10 da manhã.

Comboio n.º 45 B—partida de Abrantes ás 12,45 da manhã. Chegada á Covilhã ás 8,35 da manhã.

Comboio n.º 42 B—partida da Covilhã ás 4,15 da manhã. Chegada a Abrantes á 1,18 da tarde.

Comboio n.º 46 B—partida da Covilhã ás 3,45 da tarde. Chegada a Abrantes ás 11,5 da tarde.

Lisboa, 16 de outubro de 1891.

Modificação do horario

Desde 1 de novembro o comboio n.º 9 entre Lisboa e Santarem só se efectuará ás terças feiras e sabbados, e o n.º 12 entre Santarem e Lisboa só ás segundas e terças feiras, sendo portanto suprimidos estes comboios nos outros dias.

Lisboa, 23 de outubro de 1891.

Interrupção do serviço em Hespanha e França

Segundo comunicações recentemente recebidas, as linhas interrompidas são em:

Hespanha

Linha de Salamanca á fronteira portugueza—Não se admitem passageiros, bagagens, recovagens e mercadorias para além de Barca d'Alva.

Linha de Selgua a Barbastro—Para mais além de Selgua não se admitem passageiros, recovagens e mercadorias.

Linha de Barcelona a San Juan de las Abadesas—Só se admitem expedições, tanto de grande como de pequena velocidade, com reserva pelos prazos de transporte.

França

Pela fronteira de Port Bou só são aceites passageiros, bagagens, recovagens e mercadorias até Narbona.

Ficam portanto sem efeitos os anteriores avisos relativos a este assunto.

Lisboa, 30 de Outubro de 1891.

Encerramento da Central da rua Aurea para o serviço de grande velocidade—Desde 1 de novembro de 1891 cessará na estação central da rua Aurea todo o serviço de grande velocidade, tanto de venda de bilhetes, como despacho de bagagens e recovagens, continuando, porém, como até aqui, o serviço de pequena velocidade.

Lisboa, 28 de outubro de 1891.

O director geral da companhia
M. Affonso d'Espregueira

Arrematações**Caminhos de Ferro do Sul e Sueste**

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 2 de novembro proximo, serão abertas, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 8:000 anilhas de aço para tubos.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de 18:000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem fôr feita a adjudicação, depositos que se verificarão, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, à ordem da direcção respectiva.

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

Lisboa, 10 de outubro de 1891.—Pelo director, *José Fernando de Souza*, engenheiro adjunto.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes**Serviço de Via e Obras****TAREFA N.º 6****Fornecimento de postes telegraphicos**

Na Secretaria da Exploração d'esta Companhia, estação de Lisboa em Santa Apolonia, perante o engenheiro chefe da exploração, pela 1 hora da tarde do dia 5 de Novembro próximo futuro, serão recebidas propostas, em carta fechada, para o fornecimento de 2.000 postes telegraphicos sulfatados, sendo 1.200 de 6,"0 e 800 de 8,"0 de comprimento.

As condições para a adjudicação d'este fornecimento estão desse já patentes na repartição de Via e Obras, estação de Lisboa em Santa Apolonia.

As propostas deverão ser dirigidas ao engenheiro chefe da exploração com a indicação exterior no sobre scrito Proposta para o fornecimento de postes telegraphicos e redigido segundo o theor seguinte:

«Eu abaixo assignado, residente em..... obrigo me a fornecer 2.000 postes telegraphicos sulfatados, sendo 1.200 da primeira categoria pelo preço de..... réis (por extenso) cada um, e 800 da segunda categoria pelo preço de..... réis (por extenso) cada um, na conformidade das condições patentes na repartição de Via e Obras, e das quaes tomei pleno conhecimento.» (Data e assignatura, esta por extenso e em letra bem intelligivel.)

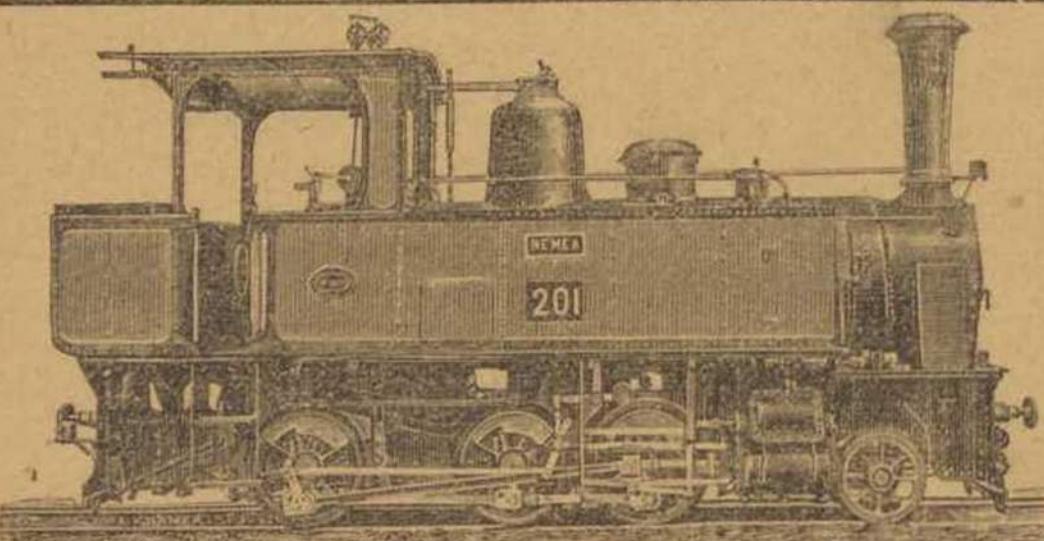
Para concorrer a esta adjudicação o licitante depositará previamente no cofre da Companhia a quantia de 140:000 réis, a qual lhe se:á devolvida, se a proposta não fôr aceite, e aliás será retida como garantia.

A's propostas serão juntas, mas fóra da respectiva carta fechada, os certificados do deposito feito no cofre da Companhia.

Em caso de empate nas propostas, proceder-se-ha, acto contínuo, a licitação verbal entre os licitantes, que offerecerem igual preço.—Fica entendido que desiste do concurso o licitante, que se recusar á licitação verbal.

Lisboa, 19 de Outubro de 1891.

Pelo Director Geral da Companhia,
O Engenheiro chefe da Exploração,
Augusto Luciano S. de Carvalho.



Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

FABRICA DE LOCOMOTIVAS**KRAUSS & C. A**

MUNICH E LINZ S. D.

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

PARA VIA LARGA OU REDUZIDA

YS EM O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDER
PARA VIAS PRINCIPAIS E SECUNDARIAS, TRANSPORTES
Construções de edifícios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUÇÕES: — Omnibus a vapor, locomóveis, bombas d'incêndio a vapor, apparelhos de vacuo e de vapor para a extração de matérias fecais, etc., cilindros a vapor para nivelamento de calçadas.

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

CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVEIS

da mais moderna e perfeita construção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

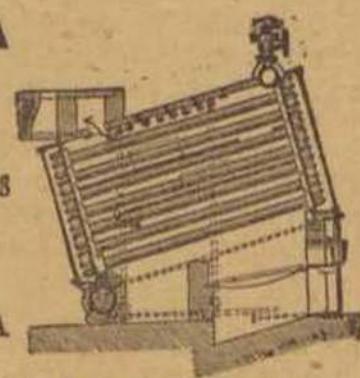
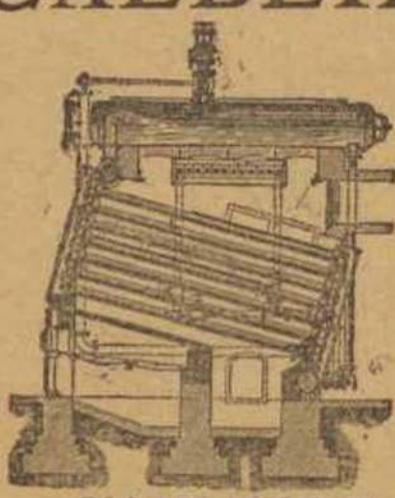
WALTHER & COMP.^A

KALK—Colonia S/Rheno

Ligaçao de tubos sem massa nem amianto nem outros materiais analogos

APPARELHO EHLERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

EXPULSAO MECHANICA DOS RESIDUOS 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, 1880, 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.

TINTURARIA

↔ DE ↔

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, RUA DE S. BENTO, 120

LISBOA**OFFICINAS A VAPOR****RIBEIRA DO PAPEL****Estamparia mechanica**

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmarchado.

Limpa pelo processo parisiense, fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmarchados.

Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes ingleses, alemaes e franceses
POR PREÇO INFERIOR

FILTRO CHAMBERLAND**SYSTEMA PASTEUR**

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

Filtro adoptado mediante concurso para o serviço do exercito francez.

Deposito especial para Portugal

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79

LISBOA**ESPINGARDAS**

De 1 e 2 canhos, de vareta e de carregar pela culatra. Carfuxos vazios e carregados, bolsas de rede para caya, chumbeiros, polvornhos e mais artigos proprios para caçadores.

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

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

Alvos de ferro montados sobre tripés para carreiras de tiro.

Revolvers de fogo central, fogo lateral e fogo circular, cargas para os mesmos. Revolvers legitimos americanos, sistema Smith, Wesson e Smith Patent, recebidos directamente de Nova-York; cargas para os mesmos. Preços sem competencia, e fazem-se descontos vantajosos para revender.

F. A. Ventura, Travessa de S. Domingos, 48 a 56

LISBOA**CONSTRUÇÕES EM TODO O GENERO**

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

LISBOA

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

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

Rua de José Estevam, 11, 1.º

**COMPANHIA PORTUGUEZA****DE ESCOVAS E PINCEIS**

(SOCIEDADE ANONYMA)

ESCOVAS para fato, cabeça e calçado, de todas as qualidades.

BROXAS E PINCEIS para pinturas e caiacões.

ESPANADORES para balcão, moveis, cabelleiros e carroagens.

BRUSSAS para limpeza de animaes, para typo e para fabricas de lanificios.

DEPOSITO EM LISBOA

25 — Rua de S. Christovão — 25

VIUVA SERZEDELLO**DEPOSITO DE DROGAS**

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO

SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24

LISBOA**H. PARRY & SON****Officinas de machinas, caldeiras****CONSTRUÇÕES NAVAES**

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

ESTALEIRO

LISBOA

NO

GINJAL

BANCO Nacional Ultramarino

BANQUE COLONIALE PORTUGAISE

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

SÉDE EM LISBOA

RUA DOS CAPELLISTAS, 74

→ → →
SUCURSAES

EM LOANDA MOÇAMBIQUE

→ → →

Agencias em Benguela, Mossamedes, S. Thomé

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

→ → →

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

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

GERENCIA

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

CONSELHO FISCAL

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

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

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

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

Medalha de Progresso Viena 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 — Fora de
Concurso. Paris 1889

Adresse telegraphico — Metal, Bruxellas

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios
e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

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

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

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

SCRIPTORIO

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

AUGUSTO BLUMENTHAL HAMBURGO VAPORES DIRECTOS

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon,
Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Malaga,
Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona
(Sevilha e Almeria, via Cadiz)

Expedições para Gibraltar

Tanger, Safi, Larache,
Rabat, Casablanca, Mazagão e Mogador

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha
PELOS RÁPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA -- SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras
E' bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço
pelo que todos os viajantes os preferem

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

Porto, Elvas, Badajoz,
Valencia d'Alcantara, e todas as estações
do caminho de ferro até Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. da Praça, 8 2.º

EM MADRID

Cesar Féreul

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal—HAMBURGO

F. F. A. SCHULZE

Fehrbellinerstrasse 47 / 48 — BERLIM



Fornecedor de APPARELHOS DE AQUECIMENTO E ILLUMINAÇÃO

PARA

CAMINHOS DE FERRO, Correios e marinha

GANDENBERGER^{sche} MASCHINENFABRIK

GEORG GOEBEL — DARMSTADT — ALLEMANHA

Fabrica ha muitos annos como unica especialidade

Toda a qualidade de

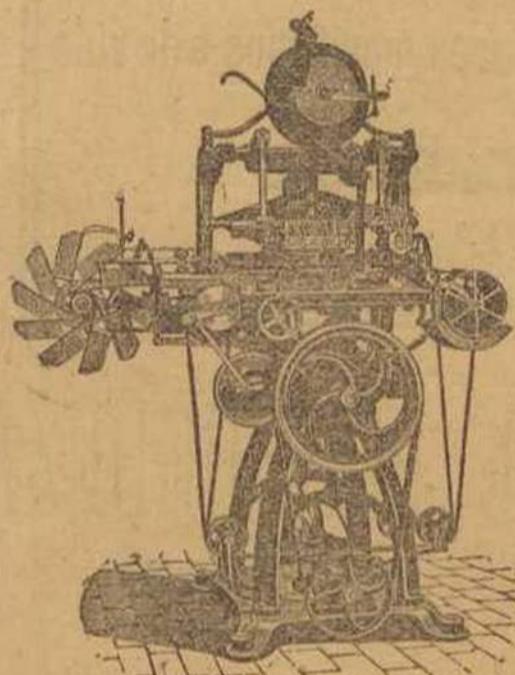
MACHINAS E APPARELHOS PARA CORTAR, IMPRIMIR, DATAR E PERFURAR
Bilhetes de Caminhos de Ferro

NOVIDADE NOTAVEL

Machina Universal para bilhetes de Tramways

Com esta machina imprimem-se bilhetes de qualquer genero e tamanho, 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'áço, Laminoirs, Officinas de construção, Forjas, Fundição, Caldeiraria

PRODUÇÃO ANNUAL: 18.000:000 FRANCOS (3:240 CONTOS DE RÉIS)

NUMERO DE OPERARIOS 5:500

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

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

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

Apparelhos d'esgoto, Motores de grandes forças, para extração, alimentação d'água nas cidades etc. — Gruas moveis, gruas a vapor. — Material completo fixo e movele para caminhos de ferro de via reduzida, vias portateis, locomotivas, wagonetes, cruzamentos etc.

MATERIAL DE GUERRA PARA A ENGENHARIA E A ARTILHERIA

Companhia de Seguros FIDELIDADE

FUNDADA EM 1885

CAPITAL 1.844:000\$000 RÉIS

LISBOA

13, Largo do Corpo Santo — ESCRIPTORIOS — Praça do Commercio
EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TANTO TERRESTRES
COMO MARITIMOS

Agencias nas seguintes localidades

Abrantes, Alcobaça, Alemquer e Merceana, Almada, Alvalazere, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Cadaval e Rio Maior, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cea, Celorio da Beira, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Elvas, Ericeira, Evora, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Mertola, S. Miguel, Montemór-o-Novo, Nazareth, Oeiras, Olhão, Olivais, Ovar, Pernambuco, Porto, Sacavem, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Terceira, S. Thiago de Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca do Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Real, Vizeu.

La Union e el Fenix Español

COMPANHIA DE SEGUROS REUNIDOS

CAPITAL DE GARANTIA 1.620:000\$000

Segura contra fogo, explosão de gaz, e raio, bem como effectua seguros maritimos e de vida

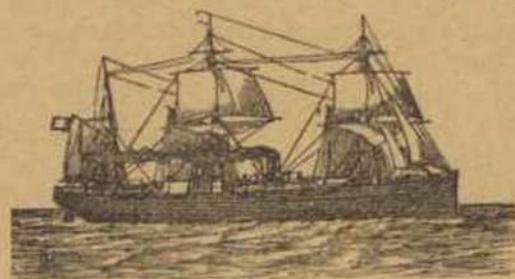
DIRECTORES

LIMA MAYER & FILHOS

59, RUA DA PRATA, 59 — LISBOA

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL
Em 9 de novembro o paquete

LA PLATA

Para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Em 9 de novembro o paquete «ELBE» para o Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, fazendo escala por Las Palmas

Sahirá o paquete «TAMAR», esperado em 1 ou 2 de novembro para

Southampton e Antuerpia

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

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

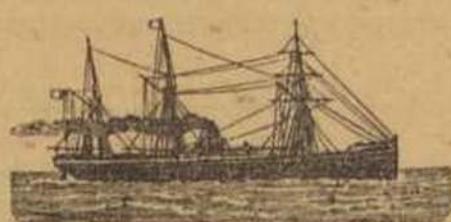
AGENTES

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

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

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

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

Mocambique e Lourenço Marques, com baldeação no primeiro porto para os portos do Ibo, Tungo, 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, inclusivé.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linhos Urbana de Lisboa, de Lisboa a Cintra e Torres Vedras e Ramal de Cascaes

TARIFA ESPECIAL C. N.º 1 — GRANDE VELOCIDADE

Em vigor desde 1 de Novembro de 1891

I

Bilhetes de passageiros, simples e de Ida e Volta

1.ª ZONA: estações de Campolide, Alcantara-Terra e de Alcantara-Mar até Algés.

2.ª ZONA: estações de Algés até Cascaes.

PREÇOS DOS BILHETES PARA UMA SÓ VIAGEM

1.º De ou para Lisboa (Central do Rossio)

ESTAÇÕES	CLASSE			ESTAÇÕES	CLASSE		
	1.ª	2.ª	3.ª		1.ª	2.ª	3.ª
Campolide.....				Cruz Quebrada.....	200	160	140
Alcantara-Terra.....	100	80	50	Caxias.....	240	190	130
Alcantara-Mar.....				Paço d'Arcos.....	280	220	150
Junqueira.....				Oeiras.....	320	250	170
Belem.....	120	100	70	Carcavellos.....	360	280	190
Fedronços.....				Parede.....	400	340	210
Algés.....	160	130	90	Estoril.....	440	340	230
Dafundo.....				Cascaes.....	480	370	250

2.º Na 1.ª zona

1.ª classe 2.ª classe 3.ª classe

Pelo percurso entre quaisquer estações d'esta zona..... 100 80 50

3.º Da 1.ª para a 2.ª Zona ou vice-versa

ESTAÇÕES	CLASSE			ESTAÇÕES	CLASSE		
	1.ª	2.ª	3.ª		1.ª	2.ª	3.ª
Dafundo.....	140	110	70	Carcavellos.....	340	260	170
Cruz Quebrada.....	180	140	90	Parede.....	380	290	190
Caxias.....	220	170	110	Estoril.....	420	320	210
Paço d'Arcos.....	260	200	130	Cascaes.....	460	350	230
Oeiras.....	300	230	150		—	—	—

4.^o Na 2.^a zona1.^a classe 2.^a classe 3.^a classe

Pelo trajecto de qualquer estação á primeira immediata	40	30	20
--	----	----	----

N. B. — Entre duas estações consecutivas d'esta zona, o custo dos bilhetes será, portanto, de 40 réis em 1.^a classe, 30 réis em 2.^a e 20 réis em 3.^a classe. Entre as demais estações, esse custo será o que resultar da multiplicação d'estes preços segundo a classe, pelo numero de estações immediatas á da partida, incluindo a de destino.

Bilhetes de Ida e Volta

O preço dos bilhetes de ida e volta entre quaequer das estações comprehendidas n'esta tarifa será o duplo do estabelecido para os bilhetes simples ou da uma só viagem.

II**Bagagens, cães, expedições de grande velocidade, telegrammas e bilhetes de gare**

Os preços serão regulados pelas Tarifas Geraes e especiaes actualmente em vigor nas linhas de Leste e Norte sempre que tenham applicação a outro percurso, observando-se as seguintes:

DISTANCIAS KILOMETRICAS

Alcantara Terra

1	Alcantara-Mar									
2	Junqueira									
3	Belem									
5	Pedrouços									
6	Algés									
7	Dafundo									
8	Cruz Quebrada									
10	Caxias									
12	Paço d'Arcos									
13	Oeiras									
16	Carcavellos									
18	Paredes									
22	Estoril									
24	Cascaes									

III**Despezas accessorias**

E' applicada a tarifa de despezas accessorias de 1 de Dezembro de 1888 em vigor em todas as linhas da Companhia.

Condições

1.^a Os bilhetes de ida e volta só valem, á volta nos comboios do dia da ida. Exceptua-se os que forem vendidos nos dias santificados ou na vespera dos mesmos, os quaes serão validos até o primeiro dia não santificado, inclusivé.

2.^a Não se concede transporte gratuito de bagagens registadas. Os passageiros poderão, porém, levar consigo, dentro das carruagens, os volumes que tragam em mão e que possam accommodar-se no espaço a esse fim destinado e correspondente a cada lugar.

3.^a As estações de Alcantara-terra, Carcavellos e Cascaes são as unicas, comprehendidas n'esta tarifa, que recebem e expedem **gado e vehiculos**. Em todas as demais serão estes transportes recusados.

4.^a Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes e especiaes de Leste e Norte, que forem applicadas em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula.

5.^a E' annulada a tarifa provisoria do Ramal de Cascaes de 18 de Dezembro de 1890.

Lisboa 24 d'Outubro de 1891.

• Director Geral da Companhia

M. Afonso d'Espregueira.