

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHANHA

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

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

REDACÇÃO — RUA DE SANTO ANTÃO, 109 — LISBOA

SUMMARIO

Block-System automatico — (conclusão) por F. S.
 Tarifa de excursões.
 Parte official — portaria de 31 de outubro — parecer da junta consultiva de obras publicas e minas — ministerio da marinha, decreto de 30 de outubro.
 Os negocios da Companhia Real.
 Guia do Porto.
 Fabricas de arames e cabos, de Felten & Guillaume.
 Companhia real dos caminhos de ferro atravez d'Africa — Relatorio.
 Tarifas do Sueste.
 Fabrica de papel do Prado.
 De Algeciras a Gibraltar.
 Rendimento aduaneiro.
 Agradecimento.
 Apparellhos contra accidentes.
 Publicações recebidas.
 Congresso de caminhos de ferro.
 A Linha do Pungue.
 Companhia Atravez d'Africa (assembléa geral).
 A mala das Indias.
 Carteira dos accionistas.
 Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
 Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
 Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
 Patentes de invenção.
 Linhas portuguezas. — Linha de Cascaes — Americanos de Lisboa — De Casilhas aos Capuchos — Ascensor Camões-Estrella — Ascensor da Graça — Viação Urbana a Vapor — Estação de Beja — Nova linha americana — Contra a Companhia Atravez d'Africa.
 Linhas hespanholas. — De Linares a Almeria — De Aleoy a Gandia — Nova linha — Tranvia de Badajoz — Linha do Meridiano — Noguera Pallareza — De Oviedo a Infesto — Os secundarios.
 Linhas estrangeiras. — França — Suissa — Estados Unidos.
 Avisos de serviço.
 Arrematações.
 Annuncios.

Block-System automatico

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

(Concluido do numero anterior)

Apparellhos Tyer applicado como Block-system nas redes de Paris-Lyon-Mediterranee, de Oeste, modificado por M. Jousselin, para a Companhia P-L-M, e por M. Régnault para a Companhia de Oeste.

PARECE-ME inutil, senhores e caros collegas, d'insistir mais na economia geral do *Block system* automatico cujos grandes traços acabo de indicar. Com certeza as catástrophes analogas áquellas de Clichy-Levallois, Charenton, Bayonne, Roquebrune, Flers, Dôle, Soissons, Lille e outros que ainda estão na memoria de muitos entre nós, mas que seria muito longe de detalhar e mesmo de enumerar, não se teriam produzido, se as garantias de segurança tivessem sido tão estritamente preenchidas, como parecem devero ser, pelo systema que acabo de expôr no seu conjunto.

Se m'o permittem examinal-o-hemos um pouco mais em detalhe.

Em principio compõe-se elle;

- 1.º de um avisador de passagens de nivel;
- 2.º de um indicador da marcha do comboio.

Estes dois apparellhos não são de facto mais que combinações electromechanicas, de que na realidade é relativamente facil imaginar as numerosas variantes. Aquelles que inventei não teem, creio, senão o merito de serem bastante simples e de não terem falhado nunca

durante os tres annos d'experiencias feitos no caminho de ferro do Estado. Uma vez obtido a corrente electrica que deve fazer funcionar estes apparellhos, a difficuldade não reside nunca na sua utilização, e qualquer dos nossos constructores especiaes poderia combinar um apparellho que prestasse, e talvez melhor, o mesmo serviço. N'estas condições, se querem e para abreviar a duração dos instantes que fazem favor de me consagrar, não insistirei n'estes dois apparellhos, embora me ponha á inteira disposição d'aquelles dos nossos collegas que, depois da sessão ou mais tarde, desejarem ter quaesquer explicações complementares.

Pelo contrario, senhores, chamarei toda a sua attenção sobre a propria alma do *Block-system* que inaginei, sobre o apparellho creador da corrente de manobrar os apparellhos, sobre o contacto electrico estabelecido pelo proprio trem sobre a via.

Ali reside, na realidade, todo o valor original dos systemas do mesmo genero que aquelle de que tenho tratado. Achar um bom contacto, eis tudo: e tanto assim é, que um numero incalculavel de contactos de via tem sido propostos e ensaiados, todos applicados em principio a simples apparellhos de passagens de nivel, tão numerosas entre si no seu funcionamento e nos seus detalhes, que justifica absolutamente o que tive a honra de dizer ha pouco; não é nada difficil inventar os apparellhos accessorios de um *Block-system* automatico (indicador de passagem de nivel ou de marcha do comboio), mas é, pelo contrario, muito difficil achar um bom apparellho de contacto, creador de corrente da manobra.

Os apparellhos de contacto são dos typos mais differentes.

1.º Os pedaes mais ou menos aperfeicoados, sejam elles de peso, oscillações ou vibrações. Taes são os typos Aubine, H. Leblanc, Saxby et Farmer, Dujour, Chaperon, Couard, Morse, e muitos outros de que me escapam os nomes.

2.º Os apparellhos de fricção, taes como os typos da Companhia do Norte (apparellhos chamados crocodilo), Guillaume (Companhia do Leste), de Baillache, e outros, todos differentes nos seus detalhes, mas unicos no seu principio, que é de crear, directamente por intermedio do comboio no momento da sua passagem, um contacto utilizado como convém ao posto que deve ser advertido.

3.º Os apparellhos baseados sobre certos phenomenos puramente electricos, (derivação de correntes, modificações do estado magnetico de peças apropriadas, etc.). Taes são os typos Clémendot, Digney, Abdank e outros.

Apesar de meu apparellho de contacto não pertencer a esta classe, seria vaidade de minha parte não reconhecer que, theoreticamente, os apparellhos d'esta categoria são absolutamente perfeitos, porque não apresentam sobre a via nenhum apparellho susceptivel de qualquer deterioração por vibração ou por outra causa. E' verdade que,

praticamente, pôde-se acusal-os de serem um pouco delicados, e é com certeza n'esta rasão só que se deve procurar o successo muito relativo, infelizmente para todos nós que viajamos, que obtêm osapparelhos das duas primeiras categorias sobre aquelles da terceira. Apesar de ser contrario aos meus interesses, seria feliz que um não sei quê que ainda resta a achar, e que talvez já esteja achado, segundo certos ensaios de que ouvi falar, pozesse em evidencia um dos apparelhos d'esta terceira categoria: a questão estaria então resolvida e eu seria o primeiro a applaudir.

Entretanto, seja como fôr, vou continuar a minha descripção se m'o permittem.

O apparelho que imaginei pertence á 1.^a catogoria; é um simples pedal, mas um pedal exactamente apropriado aos serviços que se tem o direito de esperar d'ella. (Aqui M. Leblanc faz a descripção do seu pedal sobre um aparelho que elle tinha trazido e que fez funcionar por diversas vezes com pleno successo.

O pedal consiste essencialmente em uma longa alavanca de ferro, articulada, terminando d'um lado por uma patilha arredondada, que é collocada ao lado do *rail* e do outro lado por uma peça que repousa sobre uma molla. Esta alavanca tem dois roletes que no estado normal descansam sobre um folle e 5 centímetros depois um contrapezo que exerce uma pressão constante sobre este folle. Uma forte molla procura levantar o folle, e quando este está cheio sob a influencia da molla e em virtude d'uma elevação da alavanca a que me referi, o movimento de abaixamento não se pode fazer senão lenta e regularmente. Por outro lado a molla, quando está desprendida da alavanca, vem tocar n'uma outra molla, collocada do lado opposto por cima d'ella e são estas duas molas que constituem o interceptador do apparelho.

Quando um comboio passa, a primeira roda da locomotiva, encontrando o pedal, abaixa-o e, levantando a alavanca, permite á molla de fechar o circuito e simultaneamente ao folle de se encher sob a influencia da sua molla. Quando depois da passagem do comboio a alavanca, abandonada a si mesma, procura retomar a sua posição normal, o folle então cheio oppõe-se a uma descida rapida e a interrupção da corrente é effectuada lentamente e com a segurança necessaria para impedir contactos duplicados. Todo o apparelho é coberto de um envulcro cylindrico de chapa de ferro que o põe ao abrigo da chuva e das avarias exteriores.

Como acabamos de ver, este pedal é seguro e por assim dizer inquebravel, a não ser por condições exteriores muito especiaes, descarrillamento, choques accidentaes ou actos voluntarios, etc. E' inquebravel, não por ser mais solidamente construido que qualquer outro, visto que a força propriamente dita dos apparelhos d'este genero é quantidade desprezivel em comparação com a violencia dos choques que uma roda de locomotiva pôde exercer, mas porque ella, na realidade, não recebe senão *um só choque* por cada comboio que passa. Este choque é dado pela primeira roda da locomotiva que exerce uma pressão brusca e instantanea, e é só em virtude da interposição do folle que forma uma especie de molla apropriada a este effeito, que essa pressão unica é transformada, durante um espaço de tempo mais ou menos longo, segundo a gradação da fuga de ar do folle, em uma sorte de pressão contínua, que permite haver um contacto permanente (e por consequente uma corrente permanente), capaz de fazer manobrar com segurança os apparelhos do *Block-system* propriamente dito.

Estas poucas explicações, senhores, talvez sejam suf-

ficientes, para fazer conhecer a verdadeira simplicidade do systema que propuz.

Allia-se a esta simplicidade um funcionamento perfeito do pedal em si, e do conjuncto dos outros apparelhos? Creio poder affirmar que os ensaios praticos que foram feitos são a este respeito absolutamente concludentes e julgo não poder fazer melhor do que lêr o relatorio de M. Brossard de Corbigny, engenheiro em chefe das minas de Tours, delegado do ministerio dos Trabalhos Publicos, para seguir as experiencias dos apparelhos sobre o caminho de ferro do Estado, linha de Tours a Châteauroux.

M. Brossard de Corbigny expressa-se, relativamente ao indicador de marcha dos comboios, da seguinte maneira:

«Este apparelho consiste em um mostrador collocado bem á vista em uma estação e posto em relação com uma serie de pedaes espaçados de kilometro em kilometro desde a estação precedente, a qual está igualmente munida de um mostrador semelhante. A cada contacto, e por consequente em cada kilometro do percurso entre estas duas estações, o comboio em marcha faz avançar os ponteiros uma divisão, e ao mesmo tempo uma campainha toca durante a passagem do comboio sobre cada pedal. Como o numero de divisões dos mostradores é igual ao dos kilometros, a volta completa dos ponteiros corresponde á totalidade do percurso. Assim este apparelho, além de fazer lembrar por um signal acustico que a via está occupada, indica a cada momento onde se acha o comboio que acaba de ser expedido ou que é esperado: dá signal, se o comboio não é visivel de longe, da imminencia da sua chegada, e, nas pequenas estações, permite a um pessoal pouco numeroso utilizar até ao ultimo momento os instantes de que dispõe. Permite ainda observar, a distancia, a velocidade dos comboios e pôde tornar-se um meio util para os constatar n'um posto fixo: enfim elle indica as detenções e a situação em que teem logar.»

M. Brossard de Corbigny acrescenta ainda: «Demais, não temos que insistir nas diversas applicações de que é susceptivel o principio do emprego d'um pedal como apparelho manipulador, mas são ellas bastante numerosas para que haja um interesse real em tornar conhecidos os resultados obtidos, embora ainda em escala restricta, com o apparelho de folle Leblanc. A simplicidade de sua construcção e do seu funcionamento, e a facilidade da sua conservação parecem bem attingir o fim que se propoz o seu inventor.»

Termina aqui o discurso do sr. Leblanc. Parece-nos que nada precisamos acrescentar para encarecer o invento, tão superior elle se nos affigura a todos os outros apparelhos destinados ao mesmo fim. Comtudo, sem de fôrma alguma pretendemos fazer critica que outros mais competentes terão feito, não pudemos deixar de notar-lhe dois pequenos defeitos, aliás a nosso vêr faéis de remediar.

O primeiro é que o folle está sujeito a deteriorar-se facilmente pela acção do tempo; e qualquer rotura pôde occasionar o seu funcionamento irregular

O segundo é o seguinte: um comboio é, por qualquer circumstancia, obrigado a parar no meio da via e justamente no sitio onde se acha um dos pedaes; suppondo que as primeiras rodas já passaram por cima d'elle, estabelecendo o contacto, ficando as outras rodas ainda por passar, haverá um grande numero de probabilidades contra uma, de que o referido pedal venha a ficar no espaço comprehendido entre duas rodas consecutivas. E' claro que, estando a alavanca abandonada á sua tendencia de voltar ao seu estado normal, se interrompe o contacto e a corrente electrica.

Quando, depois de removido o obstaculo que fez pàrrar o comboio, este se põe novamente em marcha, as rodas que ainda não tinham passado pelo pedal estabelecem novo contacto, e os ponteiros nas duas estações avançam duas divisões em logar d'uma só. Talvez isto não tenha grande importancia, comtudo pôde, das certas circumstancias, occasionar confusões e sobressaltos.

Julgamos poder-se remediar de certo modo estes dois inconvenientes ao mesmo tempo, por uma pequena modificação do pedal. Se em logar de uma só alavanca fosse um jogo de alavancas solidamente conjugadas, com uma patilha de comprimento sufficiente a abranger pelo menos duas rodas consecutivas (das que estivessem mais distantes uma da outra) poder-se-hia supprimir o folle cujas funcções ficariam substituidas pela acção de uma roda, visto que nenhuma poderia abandonar o pedal, sem que a seguinte já estivesse a accional-o.

E' verdade que o appparelho se tornaria assim mais volumoso, mas em compensação de mais simples construcção, e mais seguro.

F. S.

Tarifa de excursões

Foi rapidamente approvada pelo governo a tarifa de excursões em caminhos de ferro, que ha tempo dissemos estar em preparação, por iniciativa da companhia real e accordo de todas as linhas do paiz, excluida a de Guimarães e incluida a de Salamanca ás fronteiras.

O sr. ministro das Obras Publicas acolheu com entusiasmo esta ideia, que tão sympathica se lhe tornou e mesmo estando fóra de Lisboa, logo que recebeu o respectivo projecto deu a sua approvação por telegrapho para que em nada fosse demorada a publicação dos annuncios.

E' só d'esta formalidade indispensavel e da regulamentação interna entre as companhias e direcções das linhas do Estado que depende, agora, a implantação, pela primeira vez em Portugal, de um serviço que no estrangeiro, produz os mais proficuos resultados, para o publico e para as linhas ferreas, sendo estes bilhetes muitissimo aproveitados por todos que teem que fazer qualquer digressão.

A grande e incontestavel vantagem d'este systema é permittir ao viajante estabelecer o seu itinerario como melhor deseja e entende, não tendo, porisso, nem que subordinar a sua digressão a um determinado percurso fixado pelas linhas ferreas, nem que pagar percursos que não aproveita.

Vae onde quer e por onde quer, pára onde melhor entende, regressa por onde o seu desejo ou a sua necessidade lh'o indica. Completa liberdade, comtanto que volte ao ponto de partida.

E ainda n'esta condição foi introduzida na tarifa portugueza uma clausula altamente liberal que não consta da tarifa franceza, em que ella se filia, e tão sómente da suissa e da italiana, que são de bem differentes e muito menos commodas bases — isto é, aproveitou-se d'estas só a parte que tem boa, para melhorar aquellá.

O passageiro que entre no paiz por uma fronteira ou porto de mar para sahir por outra, pôde utilizar d'esta tarifa, uma vez que o importe do seu bilhete não seja inferior ao das tarifas ordinarias entre o ponto de procedencia e o de destino, augmentado de 10 por cento.

Esta disposição facilita aos viajantes transatlanticos que atravessam Portugal, caminho do centro da Europa, poder distrahir-se da sua trajectory directa, realisan-

do digressões que certamente não fariam se a tarifa a isso os não convidasse. Ora ninguem desconhece quanta vantagem temos em reter entre nós por mais uns dias os que de longes terras veem visitar-nos, quanto nos convem facilitar-lhes o conhecimento dos pontos atrahentes, das bellezas naturaes do nosso paiz.

O annuncio d'esta tarifa vae tambem sahir da vulgaridade entre nós. Será feito por meio de cartazes illustrados, a 12 côres, apresentando o traçado de todas as linhas que entram na combinação, e vistas de Lisboa, Porto, Bom Jesus de Braga, Villa do Conde, linha de Mirandella, Salamanca, Luzo e Bussaco, Cintra e Evora, trabalho que está sendo executado nas officinas lithographicas da Companhia Nacional Editora, sob a direcção do distincto desenhador o sr. Gameiro Guedes.

Da tarifa para uso do publico e para que este possa n'ella traçar os seus itinerarios, serão feitas tres edições, em portuguez, em hespanhol e francez, para que o novo serviço tenha grande publicidade em toda a Europa, o que bastante deve concorrer para tornar conhecido o nosso paiz e as suas bellezas, postas agora mais ao alcance do estrangeiro, por meio da tarifa em questão.

Se este serviço começar, como se diligencia que começa, no 1.º do mez proximo, daremos n'esse numero não só a tarifa completa como, no corpo da *Gazeta*, o mappa das linhas combinadas, e todas as explicações sobre a fórma de traçar os itinerarios e mesmo exemplos de alguns com o calculo feito, pelos quaes os nossos leitores ficarão habilitados a requisitar facilmente o bilhete que desejarem.

Parte Official

2.ª Repartição—Caminhos de ferro

Convindo tranquillisar o espirito publico, que se mostra mais uma vez impressionado quanto á segurança do transito no tunnel da Serra do Pilar na linha ferrea do norte, obra a que teem sido feitas repetidas inspecções technicas especiaes successivamente em dezembro de 1878, fevereiro de 1879, junho de 1882 e setembro proximo passado;

Não sendo conveniente que continuem existindo motivos de sobresalto no publico, embora pelas inspecções agora feitas se reconheça que os motivos que produziram os defeitos que se notam na obra do tunnel deixaram de ter logar desde 1886, não se tendo manifestado posteriormente nenhuma fenda, e não tendo reaberto nem as que em 1882 motivaram a inspecção, nem as que anteriormente tinham já sido tornadas a cimento, não havendo portanto indicio de que o estado actual d'aquella obra infunda mais receios de accidente immediato do que em 1882 e 1886, isto é, ha mais de cinco annos decorridos pelo menos;

Convindo, porém, providenciar em assumpto de tal importancia por fórma a desvanecer por uma só vez os receios que uma tal situação tem provocado e prevenir os transtornos que adviriam ao paiz, e em especial á cidade do Porto, resultantes de uma futura interrupção de circulação dos comboios entre Porto e Gaia e no interesse da propria companhia exploradora;

Attendendo a que desde 1878 a respectiva direcção fiscal e a propria companhia exploradora exercem uma rigorosa inspecção permanente, como a primeira foi superiormente imposta em virtude do relatorio da commissão de inspecção datado de 28 de fevereiro de 1878 e ainda ultimamente em 12 de setembro findo, havendo a obrigação expressa de suspender a circulação logo que se encontrem vestigios de alteração nas condições de estabilidade do tunnel, não se tendo procedido ás sondagens, recommendadas no relatorio da commissão de inspecção publicado no *Diário do Governo* n.º 50 de 4 de março de 1879 embora para a execução d'esses trabalhos a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes tivesse sido convidada pela respectiva fiscalisação em tempo opportuno;

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o relatorio da commissão de engenheiros nomeada por despacho de 3 de setembro findo, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, d'esta data, e tendo em vista o disposto no artigo 17.º do contrato de concessão de 14 de setembro de 1859, ordenar que o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro intime a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes a apresentar no prazo de um mez, o projecto

de reforma do mesmo tunnel, em conformidade com o citado parecer, e a dar cumprimento ás indicações constantes do mesmo, que, com a presente portaria, se lhe remette, por copia, tendo sempre em attenção a referida direcção fiscal as precauções recomendadas agora, e nos relatorios das commissões de inspecção datados de 28 de dezembro de 1878, 28 de fevereiro de 1879 e 3 de julho de 1882, devendo mandar publicar diariamente, em jornaes da cidade do Porto, os boletins relativos ao tunnel da Serra do Pilar.

Paco, em 31 de outubro de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

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

Copia do parecer de 31 de outubro de 1891 da junta consultiva de obras publicas e minas

A junta consultiva das obras publicas e minas, em vista dos documentos que lhe foram presentes, d'accordo com a informação do engenheiro director fiscal, e attendendo á grande perturbação e prejuizos que soffreria o publico em geral, os quaes tambem affectariam os interesses da companhia, se em virtude das apprehensões da commissão e do publico se ordenasse desde já e sem motivo sufficiente a suspensão da passagem dos comboios no tunnel da Serra do Pilar, para se proceder ás reformas de que o mesmo tunnel carece, é de parecer:

1.º Que a circulação dos comboios no referido tunnel poderá continuar sem perigo algum immediato para o publico, com as prescripções mandadas adoptar até hoje.

2.º Que a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes elabore e submeta á approvação do governo com urgencia o projecto de reforma do mesmo tunnel, tendo por fim fazer desaparecer os defeitos que n'elle hoje se observam e as consequentes apprehensões do publico.

Quanto á ponte Maria Pia, comquanto a commissão não diga quaes os exames a que na mesma ponte procedeu, attendendo á agradável impressão que ella recebeu pelo estado d'esta construcção, a junta, de accordo com a mesma commissão, entende tambem que não ha motivo para duvidar das suas condições de estabilidade e segurança.

A junta parece que as pontes metallicas, sobretudo as de maior vão, e mais antigas, deverão ser periodicamente submittidas a novas provas.

Está conforme. Direcção geral das obras publicas e minas, em 31 de outubro de 1891.—O conselheiro director geral, *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de Eça.*

Ministerio dos negocios da marinha e ultramar

1.ª Repartição da Direcção Geral de Contabilidade Publica

Em conformidade com o artigo 44.º do contrato de 14 de dezembro de 1883, approved por decreto com força de lei da mesma data e cumprindo o que dispõe o § 9.º do artigo 1.º da carta de lei de 30 de junho de 1891 e o artigo 15.º do decreto da mesma data: hei por bem, tendo ouvido o conselho de ministros, ordenar que seja aberto no ministerio dos negocios da fazenda, a favor do da marinha e ultramar, direcção geral do ultramar, um credito especial de 100:000:000 réis, destinados ao pagamento de despesas de exploração, conservação e conclusão de obras do caminho de ferro de Lourenço Marques, devendo o mesmo credito ser adicionado ao já inscripto na tabella da despesa extraordinaria do exercicio de 1891-1892 nos termos seguintes:

Capitulo 5.º — Caminho de ferro de Lourenço Marques — Despesa de exploração, conservação e conclusão de obras.

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda e dos da marinha e ultramar assim o tenham entendido e façam executar. Paco, em 30 de outubro de 1891. — REI — *Mariano Cyrillo de Carvalho* — *Julio Marques de Vilhena.*

Os negocios da Companhia Real

Ainda d'esta vez não podemos annunciar a solução d'esta importantissima negociação que tão estreitamente se prende com os interesses e creditos do paiz.

O banco de Paris e dos Paizes Baixos apresentou a sua proposta cujas condições são, naturalmente, susceptiveis de modificação de parte a parte, e que está sendo estudada como o merece um documento d'esta ordem.

Na imprensa portugueza e estrangeira correm noticias controversas quasi todas desanimadoras do bom

exito umas das favoraveis condições da solução, outras.

A todas ellas dá desmentido o *Diario Popular* de quarta-feira ultima, nos seguintes termos:

«Não é verdade que a *Banque de Paris* pedisse hypotheca sobre o material fixo, que é do Estado.

«Não é verdade que a pedisse sobre o material circulante, que não pode ser tirado da exploração.

«Não é verdade que pedisse outra garantia para os actuaes obrigatorios.

«Não é verdade que fixasse rendimento nem pedisse garantia d'elle ao governo portuguez.

«Não é verdade que pedisse hypotheca sobre as linhas do Minho e Douro.

«Tambem não é verdade que o sr. Adrião de Seixas partisse para Paris por causa d'este negocio».

Sabida a autoridade que aquelle nosso collega tem n'este assumpto, continuamos a achar preferivel a nossa reserva a fazer-nos echo de noticias muitas vezes baseadas em especulação de bolsa, guardando-nos para só informar os leitores quando uma phrase definitiva já não torne prejudicial ao bom exito das negociações, as pequenas indiscripções que nada adiantam.

Guia do Porto

O nosso amigo sr. Manuel José da Silva, editor da elegante *Guia de Lisboa*, de que demos noticia, vae publicar uma guia do Porto e exposição industrial, contendo as plantas da cidade, arredores e vias acceleradas que ligam o Porto com as cidades de Braga e Guimarães, e outra do Palacio de Crystal com os jardins e installações da exposição, pela qual o publico e os expositores poderão facilmente encontrar o lugar onde estão os productos a que desejem fazer a sua visita, os nomes dos expositores e todos os esclarecimentos necessarios.

O distincto official de engenheiros, o nosso collega Caldeira Pires, é o encarregado d'estas plantas, cuja prova vimos e podemos garantir são perfeitissimas.

Fabricas de arames e cabos

Felten & Guillaume

Dos srs. Reck & Vogler, activos agentes, em Lisboa, da grande fabrica Carlswerk, em Mulheim, sobre o Rheno, Allemanha, recebemos um folheto, contendo a monographia da fabrica, descripção dos seus productos, etc.

Vamos d'elle extractar alguns elementos, pelos quaes se poderá apreciar a importancia d'esta grande casa.

Data de 1831 a sua fundação, começando, em colonia, pela fabricação de cordas de canhamo, depois do que alargou as suas operações, fabricando os fios metallicos e fundando novas officinas em Mulheim, onde hoje se acham.

As duas installações foram ampliando os seus machinismos, fabricando novos productos e prosperando de forma tal que hoje podem considerar-se as fabricas Felten & Guillaume das principaes da Europa, n'aquelle genero.

A fabrica de Carlswerk occupa hoje 2:406 operarios e 200 contra-mestres; a força motriz é de 2:400 cavallos e a producção annual eleva-se a 50:000 toneladas.

Os terrenos occupados medem 40 hectares, sendo metade coberta por edificios.

Os depositos e officinas são illuminados a gaz e electricidade produzida na mesma fabrica, teem uma rede telephonica sua e estão ligados á rede do Estado, á rede telegraphica e a duas linhas ferreas.

Os operarios teem cooperativa, caixa economica, creche, uma caixa de pensões na velhice ou invalidez, habitações sadias e commodas que os srs. Felten & Guilleaume lhes fizeram construir, etc.

A fabrica Carlswerk produz annualmente 40:000 toneladas de arame para cabos e fios isolados de telegrapho e telephone, em ferro, aço, cobre e bronze, de todas as qualidades, que fornece a toda a Allemanha e a alguns dos paizes estrangeiros, entre os quaes figura o nosso e a vizinha Hespanha, onde as installações de iluminação electrica de Gijón, Oviedo, San Sebastião e Sevilha são feitas com cabos d'aquella proveniencia.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

ARESENTADOS Á ASSEMBLÉA GERAL EM 10 DE NOVEMBRO DE 1891

Senhores accionistas:

Em virtude dos artigos 52.º e 53.º dos nossos estatutos, vimos mais uma vez expôr-vos os actos principaes da nossa gerencia e descrever-vos o estado das contas da nossa Companhia, fechadas em 30 de junho do corrente anno:

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa, em 30 de junho de 1891

Capital	—	3.600:000\$000
Accionistas	868:950\$000	—
Obrigações	—	8.486:550\$000
London & Brazilian Bank Limited	427\$949	—
Letras a receber	405:457\$535	—
Obrigações em ser	1.969:470\$000	—
Diferença na emissão	1.764:593\$100	—
Credores	—	254:700\$000
Encargo do art. 57.º do estatuto	120:000\$000	—
Fundo de reserva	—	120:000\$000
Mala Real Portuguesa	180:000\$000	—
Trustees	Lb. 288.713, 3, 0	1.299:209\$178
Capital, Counties Bank	Lb. 283,19,11	1:277\$985
Knowles, & Foster	Lb. 5, 6, 5	23\$944
Contracto de construção	5.191:678\$260	—
Propriedade	44:430\$572	—
Obrigações sorteadas por pagar	—	2:250\$000
Devedores c/ corrente, caucionados	596:584\$005	—
Moveis e utensilios	20:411\$376	—
Banque d'Escompte de Paris, Fr. 5:478,30	986\$096	—

Réis..... 12.463:500\$000 12.463:500\$000

S. E. & O.

Porto, 30 de junho de 1891.

Esclarecimentos

ACTIVO

Accionistas

Importancia de 40:000 acções.....	3.600:000\$000	—
Menos:		
50 % chamados e recebidos da totalidade das acções	1.800:000\$000	—
50 % recebidos pela liberação de 20:690 acções	931:050\$000	2.731:050\$000
London & Brazilian Bank	—	868:950\$000
Saldo	—	427\$949
Letras a receber	—	405:457\$535
Promissorias bancarias	—	1.969:470\$000
Obrigações em ser	—	—
3:223 de 450\$000	1.450:350\$000	—
5:768 de 90\$000	519:120\$000	—
Diferença na emissão	—	1.764:593\$100
Com relação ao nominal	—	—
A transportar	5.008:898\$584	—

Transporte..... 5 008:898\$584

Encargo do art. 57.º do estatuto

A importancia do deposito levantado da Caixa geral dos depositos, levada a fundo de reserva em virtude do art. 57.º do estatuto..... 120'000\$000

Mala Real Portuguesa

Importancia de 200 quinhões..... 180:000\$000

Trustees

Depositado no Capital and Counties Bank:

Producto de obrigações vendidas:

Em escriptos do Thesouro Portuguez Lb. 210.000, 0, 0 945:000\$000

Em consolidação dos inglezes:

Lb. 59.129,10,9 por 60.208, 4, 0 270:936\$900

Lb. 270.208, 4, 0 1.215:936\$900

Juros recebidos:

Em consolidação dos inglezes:

Lb. 2.870,9,3 por 2.922,17,3 13:152\$883

Em dinheiro... 15.582, 1, 9 70:119\$395

Lb. 288.713, 3, 0 1.299:209\$178

Capital and Counties Bank

Saldo Lb. 283,19,11 1:277\$985

Knowles & Foster

Saldo Lb. 5,6,5 23\$944

Contracto de construção

Pago á sociedade constructora do caminho de ferro de Ambaca:

Adiantamento primitivo..... 360:000\$000

Construção das quatro primeiras secções, abertas á exploração na extensão de 180 kilometros:

Da parte a pagar pelo producto de obrigações..... 3.211:678\$260

Da parte a pagar pelo producto de acções..... 1.620:000\$000 5.191:678\$260

Propriedade

Importancia da da sede..... — 44:430\$572

Devedores c/e, caucionados

Saldo..... — 596:584\$005

Moveis e utensilios

Importancia na sede, em Londres e em Loanda..... — 20:411\$376

Banque d'Escompte de Paris

Saldo..... Fr. 5:478,30 986\$096

Réis..... 12.463:500\$000

(Continúa.)

Tarifas do Sueste

Está sendo muito sentida pelo publico que transita nas linhas ferreas do Sueste a demora na approvação das tarifas de passageiros, propostas ha tempos por aquella direcção, e das quaes aqui demos noticia.

Entre outras cartas que temos recebido a esse respeito, um nosso assignante, assiduo frequentador d'aquellas linhas, pergunta-nos se achamos logico que o publico esteja sendo prejudicado com aquella demora, contra os desejos manifestados pela propria direcção da linha, que certamente não propoz o seu jogo de tarifas para elle não ter execução

Fabrica de papel do Prado

Entre os melhoramentos materiaes que preparamos na nossa folha para o proximo anno, figura o novo papel que a fabrica do Prado está fazendo *especial e exclusivamente para a Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

O do jornal será branco, calandrado, abandonando-se, portanto, o uso do côr *bull*, que adoptámos desde o principio da publicação mas que temos visto não nos offerece bom resultado para a impressão de gravuras.

O das capas será verde de um verde de muito melhor aspecto do que o actual, fazendo sobresahir os annuncios que serão também reformados.

Desde o principio da nossa publicação que temos empregado sempre papel e tinta de fabricação portugueza, sendo ha dois annos papel do Prado, e agora muito mais razão temos para isso com o novo fornecimento, visto que a nossa encomenda vae ser executada com todo o esmero com que ultimamente são feitos os trabalhos d'aquella fabrica devido isto aos incansaveis esforços dos directores da companhia, e especialmente do que mais activa parte toma na gerencia das fabricas, o sr. Delphim Guimarães.

A fabrica de papel do Prado é uma das que honra a industria portugueza, e bem merece que todos lhe dêem a preferencia, pelo esmero e promptidão com que são executadas as mais importantes encomendas. E por isso que poucos são já os nossos collegas que usam hoje papel estrangeiro, e ainda ultimamente o *Seculo* que o importava da França, passou a ser consumidor da fabrica do Prado que lhe offerece muito mais vantajosas condições.

De Algeciras a Gibraltar

Pelo ministerio da guerra do paiz visinho foi transmittido ao do Fomento copia do informe da junta consultiva da guerra sobre o projectado ramal de San Roque a Gibraltar, na qual se manifesta de um modo terminante que não deve ser concedida a construcção d'essa linha, pelos prejuizos que causaria á defeza do paiz.

Tambem o *Ayuntamiento* de Sevilha dirigiu uma communicação aos de Malaga e Huelva e ás camaras de commercio para que d'accordo entre todos, se proteste contra o prolongamento d'esta linha.

As razões em que se fundam estas corporações e que vemos no *Imparcial* de Madrid, são, entre outras, que os abundantes productos das povoações atravessadas iriam embarcar em Gibraltar, e que, mais do que isso, sendo Gibraltar um porto franco, isento, por consequencia, das formalidades exigidas nos portos hespanhoes, seria aquelle o preferido por todos os vapores, com prejuizo d'aquelles, com o que Malaga, Cadiz, Huelva, Sevilha, perderiam a sua importancia.

Este protesto será levado ao parlamento e á rainha regente pelas cidades interessadas.

Com effeito, parece-nos perigoso tornar Gibraltar, nas mãos da Inglaterra, um deposito commercial ligado com o resto da Hespanha, e em condições de fazer uma concorrência séria aos seus portos nacionaes.

Alguns jornaes de Madrid publicaram o texto do artigo do tratado de Utrecht, relativo á sessão de Gibraltar, no qual está francamente estipulado que a cidadella não será posta em communicação com a Andaluzia.

Declaram esses jornaes que o governo não póde prestar-se a nenhuma violação d'aquelle tratado, sendo já um grande mal a lamentar que uma companhia ingleza se encarregasse da construcção e exploração de uma linha ferrea, que partia tão proximo do pedaço do territorio hespanhol, que a Grã-Bretanha retém.

A commissão a que acima nos referimos, declara que aquelle caminho de ferro poderia ser um perigo para a nação, no caso de guerra. Muitos entendem, porém, que a Inglaterra não tem interesse algum n'uma empreza bellica no interior da Peninsula, e julgam que o perigo do projectado ramal, não está no perigo militar, mas no perigo economico.

A linha de Algeciras a Bobadilla, enlaça n'este ponto com as de Cordova a Malaga e Granada. Muito proximo, está em commu-

nicação a de La Roda a Sevilla pela rica e extensa comarca de Osuna, Marchena e Utrera, e a já consideravel rede dos caminhos de ferro Andaluze de que Bobadilla seja talvez o centro mais importante.

E quando no futuro estivesse construida a de Jerez a Algeciras e d'esta directamente a Malaga por Estepona e Marbella, imagine-se como a ligação de Gibraltar attrahiria a este ponto todo o trafego do sul da Hespanha.

Rendimento Aduaneiro

Recebemos ha tempos já uma interessante estatistica formulada pelo sr. Oliveira Velho, distincto 1.º thesoureiro do circulo aduaneiro do Sul referente ás receitas comparadas d'aquelle circulo nos annos economicos de 89-90 e 90-91.

Por ella se vê que as receitas em cada um d'aquelles dois annos foram, numeros redondos, de contos de reis.

	1889-90	1890-91
Receitas liquidadas	10:442	10:829
Depositos	2:037	1:624
Outras	68	56
Receitas das delegações	582	607
	13:129	13:116

Representando uma diminuição de contos 13 que, nada influe na questão financeira dos nossos rendimentos publicos porque maior differença provem dos depositos que foram no ultimo anno de menos 412 contos, sendo o augmento na receita liquidada de 386 contos na thesouraria e 25 nas delegações.

Agradecemos ao intelligente funcionario a remessa da sua estatistica e louvamos-lhe o empenho com que, por sua curiosidade, formulou uma tão interessante estatistica.

Agradecimento

A distincta cantora da opera a senhora Renée Vidal, honrou-nos com a sua visita, apesar da nossa folha ser extranha a assumptos theatraes.

Mais rasão temos, pois, para agradecer a sua delicadesa, desejando-lhe o bom exito de que se torna digna na sua brilhante carreira.

Apparelhos contra accidentes

Na sessão de 27 d'outubro da commissão technica de caminhos de ferro francezes, foram apresentados os inventos seguintes:

- 1.º Systema Ferron para garantir a segurança dos passageiros nos comboios,
- 2.º Communicação Godfray constando de um carimbo horario automatico, applicavel aos reportes dos machinistas dos combois, pelas estações.
- 3.º Systema Mauborgue para fazer corresponder os comboios entre si e com as estações.
- 4.º Um systema de freio, inventado por Pascoal Rennesson.
- 5.º Systema Pierre Vaudois, para proteger os trens durante a paragem nas gares.

6.º Nota de Paul Rebard, sobre um aparelho *casse-tubes serre-freins* e um tubo flexivel, applicavel aos comboios munidos de freios automaticos ou não.

Tambem na estação de S. Lazaro de Paris se acha em exposição um modelo, em reduzido, d'um aparelho de paragem automatica, invenção do sr. Paulpi-

quet, o qual tem sido elogiado por alguns engenheiros que o tem examinado.

Finalmente para evitar que aos desastres de descarrilamentos e choques de comboios se junte o perigo do incendio occasionado pela illuminação a gaz, a companhia do P. L. M. está fazendo experiencias de illuminação electrica, como se usa nos comboios inglezes, das grandes linhas.

O systema adoptado para estas experiencias é a lampada Edison,

Publicações recebidas

A Covilhã.—Recebemos este nosso novo collega, que se propõe tratar dos interesses da industrial cidade de que adoptou o nome. Insere interessantes artigos dos quaes agradecemos a parte que nos toca na referencia que, no seu artigo de apresentação, faz á imprensa de Lisboa que foi á inauguração da linha ferrea. Desejamos-lhe longa vida.

Congresso de Caminhos de ferro

Para a 4.^a sessão, em S. Petersbourg, no anno proximo, ha já inscriptos 280 representantes de administrações de caminhos de ferro e 30 governos. A extensão assim representada eleva-se a mais de 190.000 kilometros.

As maiores notabilidades administrativas e technicas da França, Inglaterra, Suissa, Austria-Hungria, Russia, Italia, Hespanha, Belgica, Suecia e Noruega já enviaram os seus relatorios.

O programma definitivo não poderá ser formulado antes de meiado de dezembro. A reunião do congresso effectuar-se-ha de 10 a 20 de junho de 1892.

A linha do Pungue

Já regressou a Lisboa o engenheiro encarregado pela Companhia de Moçambique de proceder aos estudos do caminho de ferro do Pungue, trazendo, sobre essa linha, dois projectos: um pelo valle do Pungue, outro pelo valle do Buzi, sendo este o preferido, por offerecer vantagens de grande alcance. As difficuldades da construção são em geral muito menores, e sobretudo é enorme a differença das regiões cortadas pela linha ferrea em um e outro, atravessando um paiz fertil, coberto d'uma vegetação esplendida e que é admiravelmente apto para differentes culturas.

Além d'isto, ha ainda a vantagem de se não ter encontrado a mósca tsé-tsé.

Pelo valle do Pungue tem de se atravessar uma grande extensão de terreno alagado, e em que seria muito difficil assentar em boas condições, e sem muito difficéis obras de arte, uma via ferrea.

O sr. Pouhin estudou não só os dois traçados, mas ainda a possibilidade de se passar de um para outro valle.

O desenvolvimento do traçado, quer por um valle, quer por outro, não excede 400 kilometros.

Para evitar algumas obras de arte, entre ellas a de um grande tunnel, foram tambem estudadas varias variantes.

O orçamento é approximadamente de 7:000 contos.

Tambem o sr. Pouhin estudou as obras a realizar na testa da linha; e parece que será possivel a acostagem ao caes dos grandes vapores, como os da Mala Real.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez da Africa

Reuniu no Porto a assembléa geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez da Africa, sob a presidencia do sr. José Joaquim Guimarães Pestana da Silva, servindo de secretario o sr. Alvaro Allão Pacheco, sendo approvedo o relatorio e parecer do conselho fiscal, procedendo-se em seguida á eleição dos cargos vagos, na qual sahiram eleitos os seguintes srs.:—Assembléa geral—2.^o secretario, Eduardo Pinto da Silva.—Conselho fiscal—Vogal effectivo, Domingos Alves Moreira; vogal substituto, Augusto Allão de Sá Gavião Pessoa—Conselho de administração—Conselheiro Pedro Victor da Costa Sequeira e Julio Mauricio Lopes.

Começamos já a dar n'este numero o relatorio apresentado a esta assembléa, do qual, como pontos mais interessantes, faremos aqui sobresahir os esclarecimentos seguintes:

O relatorio alcança a 30 de junho d'este anno, data em que a exploração se fazia sobre 140 kilometros, estando já construidos mais 10 com as estações de Cunga, kilometro 117; Cassoneca, kilometro 140, Barraca, kilometro 159; Calunguambo, kilometro 180; Zenza do Itombe, kilometro 190.

O movimento e trafego augmentam, n'uma progressão animadora, á medida que a linha se vae approximando dos ricos concelhos do interior da provincia de Angola.

Assim o numero de passagens que no 1.^o semestre de 1890 foi de 13:135, subiu no 2.^o a 15:461 e no 1.^o d'este anno a 23:442.

As mercadorias em grande e pequena velocidade que no 1.^o semestre de 1890 pesaram 1.152 toneladas, no 2.^o 1.813, subiram no 1.^o de 1891 a 2:495. O transporte de gado no 1.^o semestre de 1890, 149 cabeças, no 2.^o 459 e no 1.^o d'este anno 633.

O augmento, relativo ao anno findo, tanto em passagens como em mercadorias, é, pois, de mais de 100 p. c., e em gado de 400 p. c.

A receita da exploração foi a seguinte:

2.^o semestre de 1890—100 kilometros de julho a setembro e 140 de outubro a novembro, réis 15:218⁷/₂₅₀; complemento da garantia, segundo o contracto da concessão, 129:578⁷/₁₃₀.—Total 144:796⁷/₃₈₀.

1.^o semestre de 1891—140 kilometros até março, e 180 de março a junho, 20:058⁷/₀₄₀; complemento da garantia, 167:670⁷/₅₉₀.—Total, 187:728⁷/₆₃₀.

O rendimento proprio da linha no anno economico de 1889 a 1890 foi de 17:454⁷/₀₃₀ réis e o de 1890 a 1891 de 85:276⁷/₂₉₀ réis, d'onde se vê um augmento de 102 p. c.

A este augmento na receita do caminho de ferro corresponde um muitissimo mais importante ainda nos rendimentos da alfandega de Loanda.

A malla das Indias

Os receios que tem assaltado a França da transferencia da malla das Indias para as linhas allemãs, tem feito pensar na economia de tempo que a perfuração do Simplon traria áquelle comboio, economia que poderá elevar-se a 7 ou 8 horas.

A malla das Indias é um serviço exclusivamente postal organizado pelo governo inglez, atravessando todo o continente desde Calais até Brindisi. Parte de Londres às 8 da noite das sextas feiras, transborda em Dover, chega no sabbado às 5 da manhã a Pierrefitte, faz o contorno de Paris, toma a linha de Paris Lyon por Ma-

con, atravessa a Saboya, o Monte Ceniz, para apenas em Turin, Bologna e Ancona e chega no domingo ás 5 da tarde a Brindisi onde a espera o vapor da Royal Peninsular, que a conduz a Bombaim, pelo canal, onde um novo rapido a transporta a Calcutá.

A velocidade media em França e Italia é de 80 kilometros por hora.

Carteira dos Accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes 10.º SORTEIO

Lista numerica das obrigações d'esta Companhia emittidas para a construcção do Caminho de ferro da Beira Baixa, que sahiram sorteadas em sessão publica de hoje para amortisação correspondente ao 1.º de janeiro de 1892

Obrigações de 2:000 marcos ou réis 450:000—Numeros 1:466 3:928, 5:527, 5:524, 7:584 e 8:686.

Obrigações de 400 marcos ou réis 90:000—Numeros 9:622, 10:440, 12:027, 13:484, 17:762, 18:119, 20:115, 20:581, 21:747, 24:215, 24:772, 25:176, 27:427, 28:444, 30:194, 30:629, 30:849, 31:505, 32:886, 33:856, 34:795, 35:878, 36:170, 39:370, 41:902, 46:784, 50:083, 53:745, 57:463, 58:187 e 58:188.

Lisboa, 15 de outubro de 1891.

Direcção geral da divida publica.—Repartição de contabilidade

Pagamento de juros do 2.º semestre de 1891 dos titulos de divida interna consolidada

Pela direcção geral da divida publica se annuncia que o pagamento dos juros do 2.º semestre do corrente anno, dos titulos de divida interna consolidada, se deverá effectuar, quanto ás relações que se acham numeradas, no proximo mez de dezembro pela ordem seguinte:

Dias	Numeros	Dias	Numeros
1.....	1 a 720	17.....	7:932 a 8:652
2.....	721 a 1:442	19.....	8:653 a 9:373
3.....	1:443 a 2:163	21.....	9:374 a 10:094
5.....	2:164 a 2:884	22.....	10:095 a 10:815
7.....	2:885 a 3:605	23.....	10:816 a 11:536
9.....	3:606 a 4:326	24.....	11:537 a 12:257
10.....	4:327 a 5:047	26.....	12:258 a 12:978
12.....	5:048 a 5:768	28.....	12:979 a 13:699
14.....	5:769 a 6:489	29.....	13:700 a 14:420
15.....	6:490 a 7:210	30.....	14:421 a 15:000
16.....	7:211 a 7:931	—	—

As relações de coupons serão pagas nos proprios dias destinados pelo sorteio.

Os juros atrasados pagam-se nos dias 4, 11 e 18 do referido mez de dezembro.

O pagamento começa ás dez e meia horas da manhã e termina ás duas e meia horas da tarde.

Será convocada extraordinariamente a assembléa geral d'esta companhia a reunir na sua séde no dia 21 do corrente, á uma hora da tarde, para eleição do director gerente e de tres membros do conselho fiscal, nos termos dos estatutos e das deliberações tomadas na anterior reunião.

A companhia nacional de fundição e forjas, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, annuncia para todos os devidos effeitos que em reunião de assembléa geral ordinaria e extraordinaria, effectuada em 21 de julho do corrente anno, foi deliberada a reforma dos seus estatutos e a redução do capital social á somma de 207:500:000 réis.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de novembro.

Um novo e imprevisito successo veio produzir novas inquietações e lançar novas perturbações no nosso mercado. O golpe d'estado, dado pelo presidente da republica do Brazil, dissolvendo o parlamento e assumindo uma dictadura perigosa, porque vae de certo aggravar as antigas divergencias e os antigos antagonismos

entre as diversas provincias e a capital, provocando uma conflagração geral, cujas consequências é impossivel desde já prever, pelas causas diversas que n'ella poderão influir segundo as circumstancias. A baixa do cambio Rio sobre Londres desanimou ainda mais os mercados europeus, determinando uma mais accentuada baixa dos fundos, sendo em Londres principalmente attingidos os do Brazil que tendo sido cotados no dia 4 do corrente a 63,25 desceram a 52. Os fundos portuguezes em Londres, que no dia 3 haviam sido cotados a 33 ³/₄, baixaram no dia 4 a 32 ³/₄ voltando, porém, no dia seguinte a 33 ³/₄, cotação que como pequenas oscillações tem sido conservada. Na Bolsa de Lisboa os nossos fundos que a 5 haviam ficado a 41,16, estavam no dia 10 a 44,25 descedo no dia 11 a 43 e ficando hontem a este preço. As obrigações doemprestimo de 1888 (4 p. c.) tem-se conservado a 17:000 rs. as de 4 ¹/₂ p. c. tem regulado aos preços de 54:100, 54:500, 55:000 e 55:000 réis. As acções dos Caminhos de Ferro, que na primeira semana d'esta quinzena soffreram uma forte depressão subiram comtudo nos ultimos dias ficando a 100 francos. Julga-se imminente o termo das negociações entre aquella companhia e o Banco de Paris e dos Paizes Baixos, dependendo, ao que se diz, o convenio final da audiencia do governo sobre clausulas do contracto que podem envolver responsabilidade ou compromisso para o estado. Parece que a vinda a Lisboa do banqueiro M. Ephrussi não é estranha á ultimação d'este negocio. Ninguém póde imaginar a importancia que póde ter para as nossas finanças a solução d'esta questão, porque terminada ella, cessarão decerto as intrigas que lá fóra se estão de continuo fomentado e desenvolvendo contra o nosso credito, nunca e exclusivamente para forçar a liquidação d'este negocio, que profundamente interessa um grupo consideravel de capitalistas francezes.

Alguns dos mais considerados jornaes estrangeiros começam a manifestar-se nos favoraveis, fazendo inteira justiça aos nossos sentimentos de probidade e de honradez avaliando com segurança os vastos recursos do paiz e demonstrando com argumentos convincentes de que nenhuma razão plausivel existe para a desconfiança em que se tem ferido tão pouco generosamente o nosso credito, causando nos embarços e dificuldades serias, que perturbado os sinceros esforços, que estamos empregando para restaurarmos as nossas forças economicas, tem demorado e retardado soluções, que adoptadas de prompto nos poderiam ter já assegurado relativo bem estar e desafogo. Citaremos entre aquelles artigos um da *Epoque* de Paris em que se faz completa protecção aos esforços empregados pelo illustre ministro da fazenda, sr. Marianno de Carvalho para debellar a nossa crise financeira, expõe, com perfeita exactidão e clareza os recursos de Portugal. Este artigo causou, sabemol-o, excellente impressão em Paris.

O *Diario do Governo* publicou hontem o projecto da pauta geral aduaneira, elaborada por uma commissão especial do Conselho Superior das Alfandegas, baseada nas representações e reclamações do commercio, da industria e da agricultura e que terá de servir, depois de realisadas as modificações que porventura possam reclamar as classes interessadas, de base á proposta de reforma pautal que o governo tem de apresentar no parlamento. Egualmente publicou a folha official um decreto, pelo ministerio da marinha e colonias, modificando essencialmente as condições da concessão dos terrenos do districto de Cabo Delgado, feita em 26 de setembro a um grupo presidido pelo sr. conde de Daupias. Cada vez se radica mais no nosso espirito a convicção de que a tentativa da nacionalisação das companhias coloniales em Portugal se deve considerar, por enquanto, malograda.

Está publicado o relatorio da *Companhia Loanda-Ambaca*, que vem confirmar e robustecer a opinião, que de ha muito formamos, acerca do futuro d'esta empreza, das que melhor exito tem assegurado. O papel d'esta companhia continua a ser muito procurado e a merecer a mais completa confiança publica. Tem-se realisado algumas compras a 60:000 réis.

Estiveram um pouco dificultadas as transacções na quinzena especialmente pelo retrahimento adoptado por algumas das nossas casas bancarias em seguida aos acontecimentos do Brazil. Ha tres dias, porém, que tem sido um pouco mais desafogada a situação do nosso mercado. O preço do *cheque* sobre Londres tem regulado a 43, 43 ¹/₄ e 43 ¹/₂, e sobre Paris entre 660 e 668.

Surprehende-nos á ultima hora a noticia de uma nova baixa nos fundos portuguezes, em Londres, que ficaram hontem alli a 31 ³/₄. Na Bolsa de Lisboa as inscrições d'assentamento ficaram a 42, — as acções dos Caminhos de Ferro a 23:500, — as letras (ouro) do Credito Real do Brazil a 40:500, — titulos de divida externa portugueza a 41. Os outros titulos não soffreram differença sensivel sobre as cotações acima indicadas.

J. F.

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

BOLSAS	TITULOS	1891 — NOVEMBRO — DIAS													
		2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa...	ACCÕES Comp. Real Portugueza...	—	26.000	—	—	—	23.500	24.000	24.000	23.500	—	—	23.500	—	—
	» Ascensores mechanicos...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris....	» Atravez d'Africa	—	60.000	60.000	60.000	60.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	ACCÕES Comp. Real Portugueza...	113	112	97,50	101	98	100	100	100	100	93,50	100	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	107	107	100	90	86,25	80	81,25	65	—	70	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha	212,50	236	237	210	237	237	210	216	216	—	213	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	225	225	222,50	222,50	230	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	310	310	332,50	333	337,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza...	161,50	166,20	163	165	163	163	162	160	160	160	163	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	165	164	164	160	—	156,25	153	153	153	153	—	—	—	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	370	370	369,50	373	374	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres..	» C. ^a da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Amsterd..	» Atravez d'Africa	54	54	54	54	54	54	50	—	—	—	—	—	—
	Bruxellas..	» Atravez d'Africa	60	60	60	60	60	60	60	—	—	—	—	—	—
Berlim....	» Companhia Real 1. ^a 2. ^a 0/0	50	—	—	—	45	—	—	44,50	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações		
		1891			1890			Totaes		Differença a favor de				
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1891	1890	1891	1890			
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida (1).....	45 21 Outubro	689	63.760:130	92:340	689	80.119:670	116:283	2.359.663:510	2.398.478:880	—	38.815:270	(1) Compre- hende as li- nhas de Les- te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Tor- res, ramal de Cintura, ur- bana e Cas- caes.	
		22 28 "	"	35.422:100	81:890	"	72.133:430	101:693	2.415.085:910	2.470.612:310	—	55.526:400		
		45 21 "	"	168	4.511:000	26:851	168	5.900:000	35:119	168.000:000	167.554:000	512:000		—
		22 28 "	"	3.238:000	19:274	"	6.200:000	36:994	171.301:000	173.754:000	—	2.450:000		
		8 14 "	"	475	18.312:780	38:106	475	11.808:590	31:476	586.435:085	531.026:075	55.109:010		—
		15 21 "	"	17.016:100	35:824	"	19.000:880	31:719	603.451:485	546.092:955	57.058:530	—		
		27 2 Setemb.	310	48.749:228	55:111	310	22.218:527	65:436	593.293:966	621.071:909	—	30.780:913		
		3 9 "	"	22.835:781	67:161	"	21.113:476	71:010	616.429:780	618.221:383	—	32.091:605		
		10 16 "	"	21.210:437	71:207	"	23.118:161	67:991	610.310:217	671.339:549	—	30.999:332		
		8 14 Outubro	253	5.730:319	22:619	253	7.469:512	29:523	252.019:426	283.016:251	—	33.097:125		
Sul e Sueste														
Minho e Douro														
Beira Alta														
Nacional (Mirandella e Vizeu)														
Guimarães														
Norte de Hespanha														
Madrid-Zaragoza-Alicante.....														
Andaluzes.....														
Almansa-Valencia-Tarragona														
Zafra a Huelva....														

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas nos mezes de agosto e setembro de 1891

Auguste Marque,—Systema de helice de navios com andamento variavel por deslocamento angular facultativo das pás ou palhetas (a)—4 annos.**Sergey Dark Smolianinoff**,—Novos aperfeiçoamentos na fabricação de compostos explosivos com nitro-glycerina e methyl-alcool—5 annos.**John Raphael Rogers e Frederick Eugene Brighth**,—Aperfeiçoamento nas machinas para a distribuição dos caracteres typographicos e para a fabricação de matrizes para estereotypos moldados dos ditos caracteres depois de distribuidos—5 annos.**Samuel George Baker Cook**,—Machina que fabrica pregos ou tachas de arame de um feitto especial e novo, pregando-os em acto continuo, para formar caixas e outros objectos semelhantes de madeira—5 annos.**Gustave Louis Robert**,—Processo de fabricação dos ferro finos e dos aços fundidos e respectivos appareibos—5 annos.

Fried. Krupp,—Freio automático para peças de campanha—15 annos.

Fried. Krupp,—Parafusos porta escorva, electricos, simples e de fricção—15 annos.

Sociedade anonyma Les explosifs Favier, como cessionaria da Compagnie Générale des explosifs Favier,—Novos explosivos que não detonam ao ar livre (b)—10 annos.

Dr. Hermann Mehner,—Novo processo e apparelho para empregar e reproduzir misturas frigorificas—15 annos.

Emile Louis Constant Martin,—Aperfeiçoamentos na produção industrial da soda caustica ou da potassa caustica—15 annos.

Jean Marie Raymond,—Desinfectante anti bacterio Raymond—3 annos.

Reuben Kallenstein,—Machinismo para manobrar portas ou alçapões de segurança que vedam á prova de fogo os poços dos elevadores e outros orificios nos pavimentos dos edificios—15 annos.

Patentes de invenção cujos prazos de concessão terminaram no mez de agosto de 1891

Nicolau Aug. Otto,—Aperfeiçoamentos nos motores a gaz—2 de agosto de 1891.

Jean Baptiste Touya, filho,—Systema para dar movimento rotativo aos moinhos centrifugos ou a outros apparelhos—5 de agosto de 1891.



Linhas portuguezas

Linha de Cascaes.—Foi auctorizada pela commissão municipal, na sua sessão de 5 do corrente, a companhia dos Caminhos de Ferro, para a passagem diaria de mais dois comboios ascendentes de passageiros, e dois descendentes, além dos actuaes, na linha provisoria entre as estações de Alcantara-terra e Alcantara-mar, pelas passagens de nivel das ruas 24 de julho e do Livramento, até ser construida a estação na praça do Commercio.

Americanos de Lisboa.—Foi permittido á companhia Carris de Ferro de Lisboa poder provisoriamente assentar mais um carril entre os da linha da praça de D. Pedro (lado oriental) e ruas da Bitesga, da praça da Figueira, do Amparo e da Palma, afim de facultar a vinda ao Rocio dos carros em serviço das linhas de Bemfica, Lumiar e Arieiro, evitando assim aos passageiros o incommodo com o transbordo no Intendente.

De Cacilhas aos Capuchos.—Foi pedida á camara municipal de Almada concessão para se construir e explorar uma linha ferrea americana, por tracção a vapor, que, partindo de Cacilhas, irá, por Almada, até o sitio dos Capuchos, proximo da costa de Caparica.

Ainda ha pouco, quando quem esta noticia escreve esteve n'aquelle local, lembrou a varias pessoas a grande vantagem que se lhe afigurava ser a construção d'essa linha. Se, pois, a sua idéa foi aproveitada é isso para nós um grande prazer.

Ascensor Camões-Estrella.—Foi determinada pela companhia dos Ascensores uma nova paragem aos carros em frente á rua Borges Carneiro, na calçada da Estrella.

—A camara municipal resolveu, a titulo de experiencia, permittir, por mais algum tempo, a circulação dos carros e rebocadores com os melhoramentos estudados pela nova companhia dos Ascensores Mechanicos, para o elevador da Estrella, sendo retirada esta permissão se o serviço dos carros não der resultados satisfatorios.

Ascensor da Graça.—Já está definitivamente approvado pela camara municipal o projecto do ascensor da

Graça, com a condição de que a Companhia dos Ascensores apresente opportunamente, conforme foi exigido pela commissão especial de obras publicas, um desenho em maior escala das garras ou *griffes* dos carros.

—Em sessão da commissão municipal, de 5, approvaram se as condições em que a commissão resolveu aceitar da companhia dos Ascensores o emprestimo de 12:500.000 réis, sem encargo de juro, para a construção da canalisação de esgoto na rua Direita da Graça, onde deve ser assente a linha do novo ascensor, devendo as prestações para o pagamento d'esse emprestimo ser junto ás verbas com que, nos futuros orçamentos, fôr dotado o serviço das obras.

Viação urbana a vapor.—O governo resolveu não usar do seu direito de suspensão na deliberação tomada pela commissão administrativa do municipio de Lisboa, relativamente á acceitação do emprestimo gratuito de 22 contos offerecido por esta companhia para a reforma da canalisação de esgoto nas ruas onde deve de ser assente a linha do Rocio a S. Sebastião da Pedreira.

Estação de Beja.—Estão concluidos os estudos da ampliação da gare de Beja para facilitar o serviço da linha do Algarve. Vão ser, por estes dias, presentes ao governo.

Nova linha americana.—Foi pedida á camara, pelo sr. Henrique Veron, a concessão de uma linha americana, partindo da Avenida da Liberdade pelas ruas Barata Salgueiro, Rodrigo da Fonseca, travessa de S. Mamede e rua do Arco, a findar na rua de S. Bento.

Contra a companhia Atravez d'Africa.—Foi julgada improcedente, e mandado annullar o respectivo processo, a acção intentada pelo sr. Burnay, sub-empregado d'aquella companhia, contra a mesma, questão que tem tido igual sorte tanto nos tribunaes portuguezes como nos inglezes.

No relatorio da Companhia, que principiamos a dar no presente numero, esclarece-se bem o estado actual d'este assumpto.

??? — Dizem varios collegas da noite, de 13:

«Vae ser concedido aos presbyteros que forem parochos collados, *bonus* nos caminhos de ferro portuguezes para poderem transitar com o abatimento de 50 % quando forem chamados á sede das suas dioceses em serviço da igreja ou do Estado. Igual concessão foi já feita aos prelados diocesanos quando tenham de se apresentar na capital.»

Não temos, por enquanto, outro commentario a fazer senão este:

????????????????????



Linhas hespanholas

Linares a Almeria. — Disseram alguns periodicos de Madrid que os trabalhos do caminho de ferro de Linares a Almeria iam ser suspensos, e despedidos os trabalhadores.

A companhia fez desmentir esta noticia e parece que até se prepara para exigir sérias explicações ao correspondente que a deu.

Com effeito o engenheiro da casa constructora tem andado a vigiar e a activar as obras da linha.

De Alcoy a Gandia.—Estão quasi concluidos os trabalhos de perfuração e revestimento do tunnel de Beniarrei, na linha ferrea de Alcoy a Gandia, que brevemente será aberta ao serviço publico.

Nova linha.—A direcção geral de obras publicas outhorgou a D. Juan Isla Domenech a concessão, sem subvenção do Estado, do caminho de ferro de Grao de Valencia a Turis e ás Minas de Dos Aguas.

Tranvia de Badajoz.—Não appareceu nenhum concorrente á concessão da linha de Puerta de las Palmas á fronteira portugueza, pelo que vae ser tornado effectivo o pedido da sociedade Honra Estremeña apresentado em 24 do mez passado, para construir esta linha.

Linha do Meridiano.—O syndicato do caminho de ferro do Meridiano aboia uma subscripção de 15 de outubro a 2 de dezembro

(a) Esta patente foi anteriormente concedida por um anno por alvará n.º 1:493 de 24 de julho de 1890.

(b) Esta patente foi anteriormente concedida por cinco annos por alvará n.º 1:258 de 5 de junho de 1888.

destinada ás despesas da construcção d'aquella linha ferrea, segundo o traçado do ante-projecto apresentado ao governo em fevereiro ultimo.

Crearam-se titulos de 4:000, 250 e 25 pesetas.

Noguera-Pallaresa. — O conde de Torregresa conferenciou com o sr. Canovas del Castillo, ácerca da questão da construcção do caminho de ferro de Noguera Pallaresa.

O sr. Canovas prometeu que o governo envidaria todos os seus esforços para a prompta realisação dos desejos do deputado por Lerida.

De Oviedo a Infiesto. — O sr. Rendueles, engenheiro da divisão de caminhos de ferro, procedeu já á vistoria official das pontes da linha ferrea de Oviedo a Infiesto.

Assistiram tambem o director da companhia dos caminhos de ferro das Asturias sr. Ibran, o chefe de serviço sr. Abajo e outras pessoas.

Os resultados da experiencia foram satisfatorios. A inauguração da linha deve realisar-se brevemente.

Consta que vae ser prolongada mesmo até a provincia de Santander.

Os Secundarios. — O engenheiro francez mr. Luciny Richard, encarregado pela sociedade hespanhola de estudos de caminhos de ferro secundarios, percorreu os concelhos de Grade, Salas, Tines e Cangas, a fim de recolher notas referentes ao movimento de passageiros e mercadorias, como trabalho preliminar para o estudo de uma via economica de Oviedo a Cangas de Tineo.

Consta ao *Monitor de Obras Publicas* que o sr. Luciny ficou agradavelmente impressionado, especialmente com a riqueza florestal e mineral que existe nas cercanias do rio Narcea.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

Debate-se agora e n alguns jornaes francezes da especialidade, a questão de material a empregar nas linhas de pequeno trafico. Entre as companhias francezas que exploram rédes importantes de linhas secundarias, notam-se as companhias do Norte Oeste e Paris-Lyon-Mediterranée e os caminhos de ferro do Estado, que sobre o ponto a discutir offerecem todos preciosos elementos de estudo. No que se relaciona com a organização dos comboios e pessoal de fiscalisação, estas linhas utilizam-se da lei de 20 de maio de 1880, que dispensa a carruagem de choque nos comboios de menos de 7 wagons, se elles tem freios continuos, e que permite que sejam só dois os empregados de serviço, machinista e guarda freio, quando o comboio apenas tem uma só carruagem.

E' n'estas bases que a Companhia do Norte, tem organizado os seus comboios economicos, de 2 a 6 carruagens, que foram postas em circulação nas linhas de pequeno trafico, onde os comboios mixtos, em consequencia do augmento de velocidade, não podem satisfazer as necessidades de transporte dos passageiros.

N'estas linhas de pequeno trafico o serviço de passageiros faz-se em comboios-tramways de locomotiva e um wagon.

A Companhia do Norte, porem, para satisfazer o grande movimento de passageiros nos arrabaldes das cidades importantes, juntou aos comboios ordinarios comboios-tramways. As locomotivas são as antigas machinas de comboios de passageiros; como consequencia da reconstrucção o tender desapareceu e as machinas transformaram-se em locomotivas-tender.

As carruagens dos comboios-tramways são formadas pela junção de dois wagons de interciculação, por meio de um systema de eixos verticaes que lhes permitem a articulação nas curvas.

O vehiculo comprehende 8 logares de 1.^a classe, 16 logares de 2.^a, 43 de 3.^a, um compartimento de bagagens outro destinado ao correio.

Os caminhos de ferro do Estado, em vez de procederem como as outras companhias francezas que se servem de material antigo affastado do serviço das grandes linhas para o das linhas de pequeno trafico, tem material circulante destinado especialmente para esse effeito. O typo adoptado pelos caminhos de ferro do Estado é a locomotiva-fourgon, que tem um compartimento onde vae o conductor muito proximo do machinista.

As carruagens empregadas são ordinariamente tambem de corredor central.

SUISSA

Sob a presidencia do chefe de divisão dos caminhos de ferro vão realisar-se duas conferencias importantes, diz, o *Moniteur des Intérêts Materiels*.

A primeira é dos delegados dos quatro cantões de Valais, Vaud, Fribourg e Bern, para fixar as bases das novas negociações com a Italia para a perfuração do Simplon, constando que aquelle paiz está disposto a entrar n'ellas, uma vez que não tenha que dar subsidio algum.

A outra é dos delegados das companhias, e terá por objecto concordar nas medidas uniformes a tomar para assegurar a regularidade dos transportes, signaes, composição dos comboios, regulamentos, etc.

— Ficou terminada no dia 1, a construcção da linha de Rothorn, proximo de Brienz, chegando a locomotiva ao alto da montanha, a 2:351 metros d'altitude. Fica sendo esta a linha mais elevada da Suissa.

ESTADOS-UNIDOS

O *New-York Central Railway* acaba de salientar-se por uma velocidade extraordinaria empregada na sua linha. Ultimamente um comboio, composto de uma machina, pesando 100 toneladas, e de trez wagons de *boggies*, em que tomaram logar o vice-presidente mr. Wobb e seus convidados, saiu de New-York, seguindo até East-Buffalo (703 kilometros de percurso) em 440 minutos, comprehendendo se n'elles tres paragens, isto é, 15 minutos.

Esta velocidade pasmosa representa quasi 100 kilometros por hora.

Avisos de serviço

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com a Companhia de Caminho de Ferro de Guimarães e a Companhia Carris de Ferro do Porto

Tarifa especial combinada P. N.º 4—GRANDE VELOCIDADE

Para mercadorias de qualquer natureza, e peços não excedentes a 280 kilogrammas

Entre a Central do Porto e qualquer estação da linha de Guimarães, incluindo a Central de Guimarães, ou vice-versa

Em vigor desde 1 de novembro de 1891

Designação do peso das remessas a que é applicavel esta tarifa	Preços por cada remessa	
	Para qual quer estação da linha de Guimarães	Para Central de Guimarães.
Até 5 kilogrammas	100	120
De 6 até 10 kilogr. inclusivè	140	160
De 11 até 30 kilogr. inclusivè	170	210
De 31 até 60 kilogr. inclusivè	270	320
De 61 até 90 kilogr. inclusivè	380	450
De 91 até 120 kilogr. inclusivè	510	600
De 121 até 150 kilogr. inclusivè	610	720
De 151 até 180 kilogr. inclusivè	730	860

Condições

1.^a Não é applicavel a presente tarifa:

a) A remessas que conttenham dinheiro, valores ou materias perigosas.

b) A volumes cujo pezo por metro cubico seja inferior a 200 kilogrammas.

c) A mercadorias a granel.

2.^a Nos preços acima mencionados estão comprehendidas todas as despesas de transporte baldeação e manobras, registo guia e camionagens, excepto o imposto do sello, pelo qual ha a cobrar 60 réis em cada remessa.

3.^a As remessas de pezo superior a 180 kilogrammas serão taxadas pelas tarifas geraes dos Caminhos de ferro do Minho e Douro e do de Guimarães, e pela tarifa de camionagem da Central do Porto.

4.^a Estas remessas serão recebidas e entregues a domicilio, em Guimarães, quando os expedidores assim o queiram, e sem mais augmento de preço, para o que declararão na nota de expedição.

5.^a Os participes para a Empreza de Viação, indicados na presente tarifa, só serão cobrados quando as remessas se destinem á estação Central de Guimarães ou d'ella procedam.

6.^a E' revogada desde um de novembro de 1891, e substituida pela presente a tarifa especial M. D. G. n.º 1—GRANDE VELOCIDADE, de 20 de maio de 1885.

7.^a Ficam em vigor as disposições das tarifas geraes das duas linhas, em tudo o que não sejam contrarias ás condições da presente.

Porto, 12 de outubro de 1891.

O engenheiro director

Augusto Cezar Justino Teixeira

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES**Supressão de comboios na linha de Cintra**

Desde 20 do corrente ficam supprimidos 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 Santarém só se effectuará ás terças feiras e sabbados, e o n.º 12 entre Santarém e Lisboa só ás segundas e terças feiras, sendo portanto suprimidos estes comboios nos outros dias.

Lisboa, 23 de outubro de 1891.

Exposição Industrial do Porto**Reducção de 50 % no preço dos transportes**

As remessas que, desde a data do presente, forem expedidas das estações de todas as linhas da Companhia para o Porto com destino á Exposição Industrial d'aquella cidade, terão 50 % de redução sobre as tarifas vigentes que lhes forem applicaveis.

Para gosar d'esta vantagem os remetentes juntarão ás respectivas notas de expedição uma guia assignada pelo Presidente da Comissão da Exposição Industrial ou por quem legitimamente exerça as suas funções, declarando:

- 1.º Nome do expedidor.
- 2.º Nome do consignatario.
- 3.º O nome da estação expedidora.
- 4.º O nome da estação do Porto consignataria com a designação expressa de que o genero é destinado á Exposição Industrial.
- 5.º A natureza, contheudo, quantidade e peso dos volumes a expedir.

Lisboa 4 de novembro de 1891.

Venda de bilhetes directos para todas as estações da linha de Guimarães e vice-versa

Desde 15 de novembro de 1891 todas as estações das linhas d'esta Companhia venderão bilhetes directos e despacharão também directamente bagagens para as estações da linha de Guimarães, ou vice-versa, pelos preços das tarifas geraes de cada linha.

O presente annulla a tarifa especial L. N. M. D. (G.) n.º 8 de grande velocidade, de 24 de abril de 1887.

Lisboa 6 de novembro de 1891.

Desde 10 de novembro de 1891 fica annullada a tarifa N. B. n.º 5, de pequena velocidade, de 15 de março de 1884, combinada com os caminhos de ferro da Beira Alta.

Lisboa 7 de novembro de 1891.

Segundo comunicação recebida, acha-se restabelecida a circulação na linha ferrea de Almansa a Valencia. Admittem-se, pois, todas as expedições de grande e pequena velocidade.

Ficam, por tanto, annullados os annuncios anteriores relativos a este assumpto.

Lisboa, 13 de Novembro de 1891.

O Director Geral da Companhia
M. Affonso d'Espregueira.

Arrematações**Caminhos de Ferro do Minho e Douro**

No dia 25 do mez de novembro, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental do Porto, e em presença do respectivo administrador, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 5:000 kilogrammas de ferro redondo, 1:500 ditos de chapa de cobre, 12:000 ditos de chapa de ferro, 500 ditos de chapa de zinco e 20 caixas de folha de Flandres, que será feito segundo as condições para elle estabelecidas, e que se acham patentes na secretaria dos armazens geraes, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

No dia 27 do mez corrente, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental da mesma cidade, e em presença do respectivo administrador, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 20:000 kilogrammas de azeite de oliveira (produção nacional), que será feito segundo as condições para elle estabelecidas, e podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 23 de novembro proximo, serão abertas, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, as propostas que ate então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 903 metros de panno de crina verde para cortinas.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 28 do corrente mez, serão abertas, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de brim de linho, lona, mangueiras de lona e de coiro.

Camara de Braga

A camara municipal da cidade e concelho de Braga faz publico que se cham abertos por tres mezes, a contar da data do presente edital, os concursos para o fornecimento de iluminação publica e particular da cidade de Braga, tanto por meio de gaz carbonico como por meio de luz electrica.

Os cadernos de encargos e os respectivos programmas para estes concursos, simultaneos mas distinctos e independentes, acham-se patentes na secretaria municipal.

Imprensa Nacional

A administração geral da imprensa nacional recebe, ate ao dia 24 do corrente, propostas em carta fechada, para o fornecimento de 75:000 a 80:000 kilogrammas de carvão de pedra de New-Castle, primeira qualidade, posto nos armazens da mesma imprensa.

Hospital Nacional e Real de S. José e Annexos

A administração manda annunciar que até ao dia 2 de dezembro, pelas doze horas do dia, recebe propostas em cartas fechadas, para o fornecimento de 600 toneladas de carvão de pedra para o serviço da lavanderia.

Typ. do «Commercio de Portugal»

FABRICA
DE
H. SCHALCK, SUCCESSORES

CALÇADA DO CASCÃO
LISBOA

Premiado em todas as exposições

Depositos: R. da Magdalena, 17, 1.º; Lisboa—R. do Almada, 141, Porto

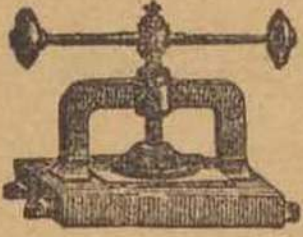
PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc., etc. e botões de carvão. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em todas as côres e tamanhos.

B. TRAYVOU

OFFICINAS DE LA MULATIÈRE

LA MULATIÈRE-LES-LYON (Rhône) FRANCE



Fundição, Forjas e Oficinas de Construção
Apparehos de Pesagem

Antiga casa Béranger & C.^{ia}, Fundada em 1827

Primeiros Premios em todas as Grandes Exposições

Pariz 1889 — Medalha de OURO

DEPOSITOS COM OFFICINAS DE REPARAÇÃO

Paris rue St. Anastase, 10 — Lyon, rue Centrale, 41
Marseille, rue Paradis, 31

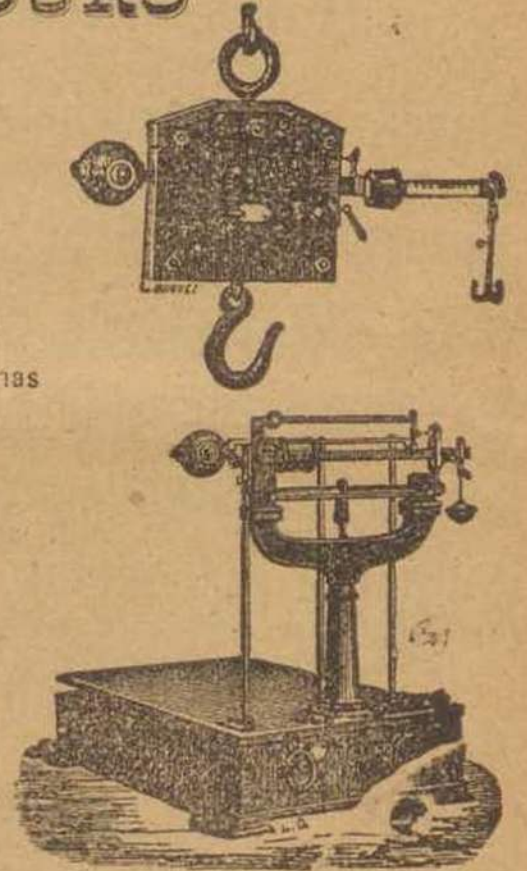
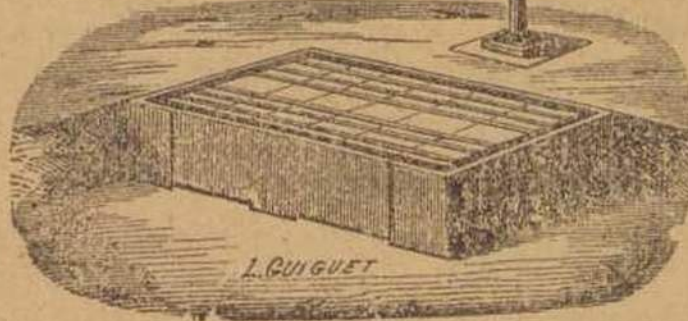
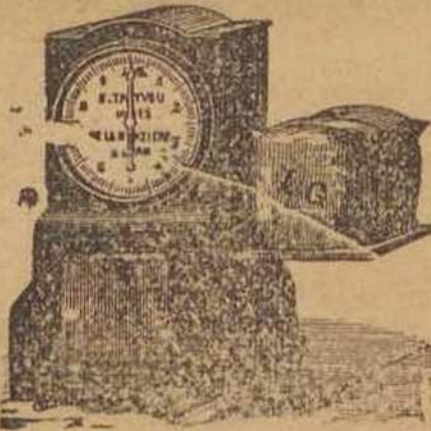


AUGUSTO LAVERRE — REPRESENTANTE NO PORTO
INSTRUMENTOS DE PESAGEM PRIVILEGIADOS

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

MACHINAS

para ensaiar metaes
Material de caminhos de ferro



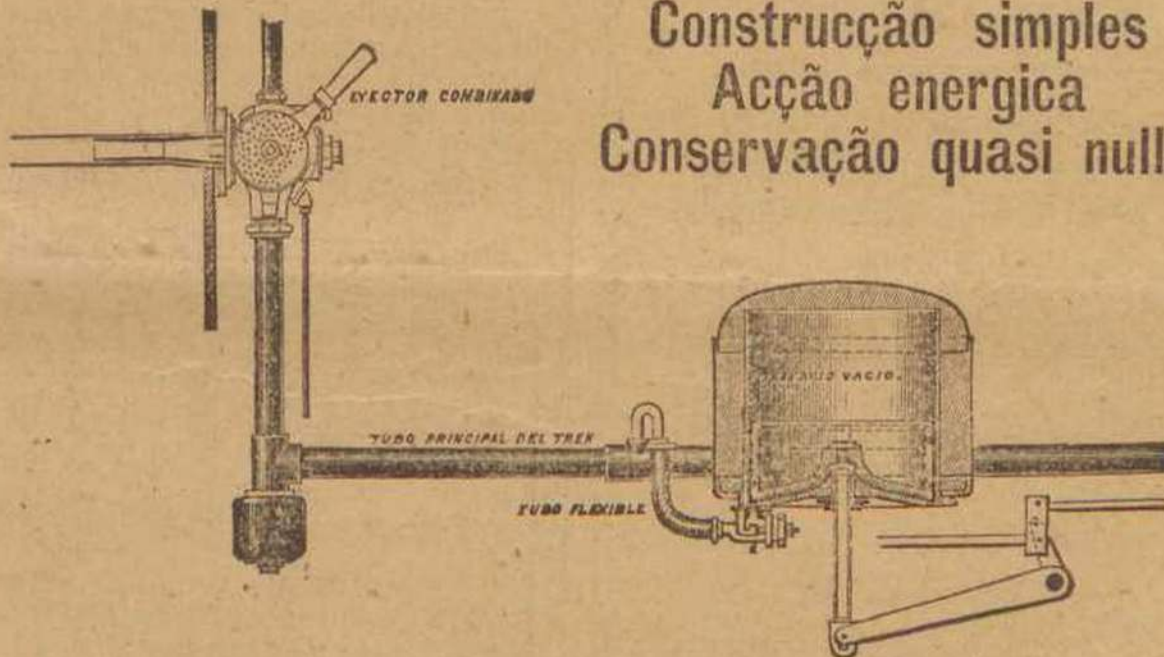
Companhia do FREIO DE VACUO

Direcção Geral: 32 Quen-Victoria Street, Londres

MEDALHAS D'OURO

Exposição Universal de Paris, 1878
Internacional de Londres, 1883
Universal de Paris, 1889

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



Construcção simples
Acção energica
Conservação quasi nulla

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

AGENCIAS

PARIS, — RUE PORTALIS, 15. Para Portugal, Hespanha, França e Belgica.
VIENNE, 1 Wallfischgasse, 8.

BERLIN, 71 Alt Moabit.

AMSTERDAM, O. Z. Woorbugwall, 217.

FLORENCE, 21 Via Cavour.

S. PETERSBOURG, 21 Italienskaia.

SYDNEY, 71 Clarence Street.

RECK & VOGLER

21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representantes das seguintes importantes fabricas:

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

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

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

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

Rheinische Stahlwerke, Ruhrort, para carris, eixos e rodas montadas para vehiculos de caminhos de ferro.

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

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

FONSECAS, SANTOS & VIANNA

BANQUEIROS

120 — Rua Nova d'El-rei — 120

(vulgo dos Capellistas)

LISBOA

SOCIOS

Francisco Izidoro Vianna, Carlos Ferreira dos Santos Silva, Francisco da Silveira Vianna, Pinto da Fonseca & Irmão

SUCCURSAL NO PORTO

Pinto da Fonseca & Irmão

143 — Praça de D. Pedro — 143

Compram e vendem fundos publicos nacionaes e estrangeiros, acções de bancos e companhias.

Tomam e saccam letras sobre todas as praças estrangeiras e do reino.

Recebem generos e fundos publicos á consignação.

Recebem depositos em conta corrente a juro convencional, á vista ou a prazo.

Fazem todas as operações de casa bancaria e de comissão.

**COMPANHIA NACIONAL
DE
FUNDIÇÃO E FORJAS**

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

CAPITAL RÉIS 337:500\$000

Caldeiraria, Serralheria e Fundição

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

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

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

**Sociedade Anonyma das Officinas de Construcção
DE**

MALINES

DIRECTOR CERENTE-DIVOIRE

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

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA

MALINES-Belgica

SOCIÉTÉ ANONYME INTERNATIONALE

—♦♦♦♦♦ DE ♦♦♦♦♦—

Construction et d'Entreprise de Travaux Publics

Siège Social: BRAINE LE COMTE (Belgique)

ADMINISTRATION: BRUXELLAS. 74 BOULEVARD DU HAINAUT

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

Entreprises Générales — Ponts et Charpentes Métalliques

MATÉRIEL FIXE ET ROULANT POUR CHEMINS DE FER

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

193 Ponts, d'un poids total de 19.000 tonnes

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

Les Bureaux de La Société Internationale à Lisbonne

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

ESPINGARDAS

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

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

Carabinas Flobert Remington, Varnault e de outros 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, systema 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

ALMEIDA & C.^A

2-TRAVESSA DO ATHAYDE-6
LISBOA

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

2, Travessa do Athayde, 6

DESOUCHES DAVID & COMP.^A

Constructores de MATERIAL CIRCULANTE

—♦ PARA ♦—

CAMINHOS DE FERRO

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

CONSTRUCTORES DE MATERIAL CIRCULANTE PARA A ARTILHERIA E A ENGENHARIA

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

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

MALA REAL PORTUGUEZA

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



Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

MALANGE

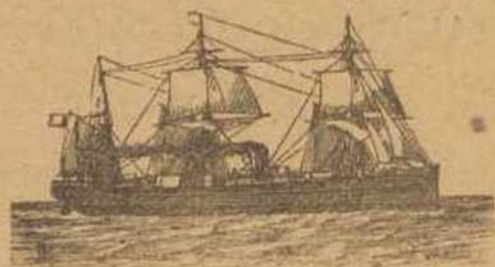
Sahirá no dia 21 de novembro ás 3 da tarde para:

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

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

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 23 de novembro o paquete

THAMES

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

O paquete «CLYDE», esperado em 17 de novembro
para

Southampton e Antuerpia

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

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

AGENTES

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

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

Richard Oakley & C.^a

50—RUA DO CORPO SANTO—1.º

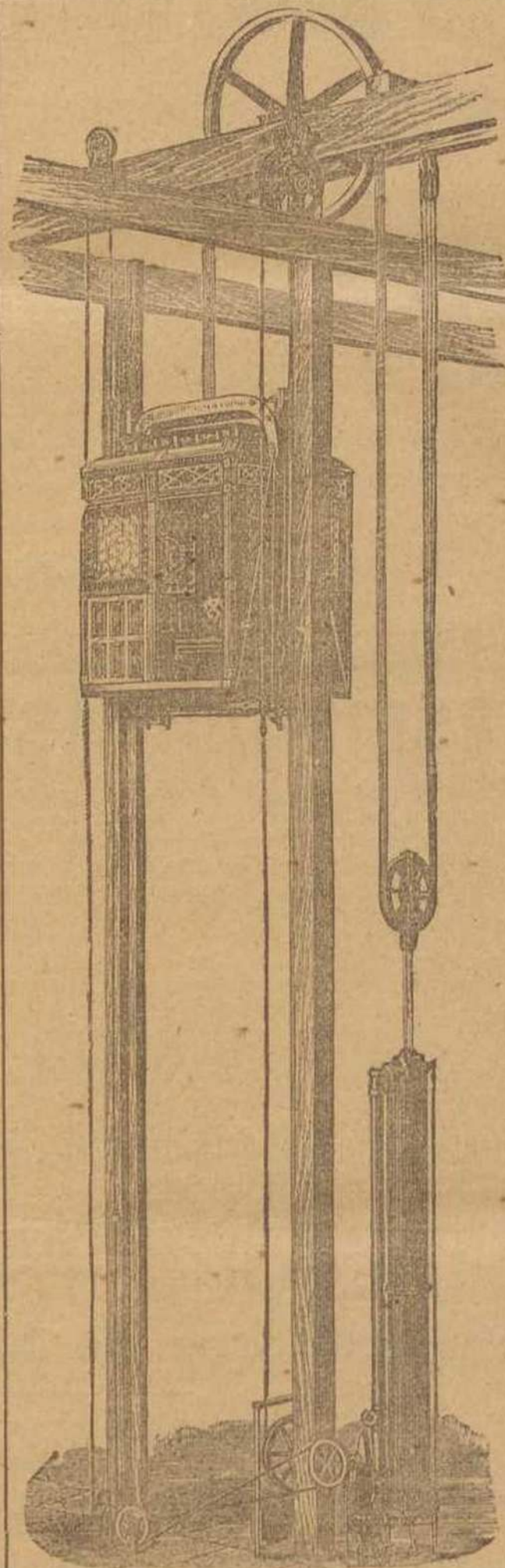
Agentes para o reino de Portugal da celebrada casa

DE
SAXBY & FARMER
LONDRES

Ascensores hydraulicos, systema **OTIS**

Encarregam-se de obras de Engenharia civil e mechanica

Agente de companhias americanas de Ascensores



Construção toda a classe de material para caminhos de ferro-carris, travessas, etc. Carvão de primeira qualidade.

Machinas e machinismo para fabricas, Minas e diversos usos das primeiras casas de Inglaterra.

Dão-se orçamentos DETALHADOS e garante-se a boa execução das obras