

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑA

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

### SUMMARIO

Block-System automatico — (conclusão) por F. S.  
Tarifa de excursões.  
Parte oficial — portaria de 31 de outubro — parecer da junta consultiva de obras públicas e min. — ministerio da marinha, decreto de 30 de outubro.  
Os negócios da Companhia Real.  
Guia do Porto.  
Fabricas de arames e cabos, de Felten & Guilleaume.  
Companhia real dos caminhos de ferro através d'Africa — Relatorio.  
Tarifas do Sueste.  
Fabrica de papel do Prado.  
De Algeciras a Gibraltar.  
Rendimento aduaneiro.  
Agradecimento.  
Apparelhos contra acidentes.  
Publicações recebidas.  
Congresso de caminhos de ferro.  
A Linha do Pungue.  
Companhia Atravez d'Africa (assembléa geral).  
A malta das Indias.  
Carteira dos accionistas.  
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 portugueses e hispanoões.  
Patentes de invenção.  
Linhas portuguesas. — Linha de Cascaes — Americanos de Lisboa — De Caçilhas aos Capuchos — Ascensor Camões-Estrela — 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 Alcoy a Gandia — Nova linha — Tranvia de Badajoz — Linha do Meridiano — Noguera Pallaresa — De Oviedo a Infiesto — Os secundarios.  
Linhas estrangeiras. — França — Suíça — Estados Unidos.  
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  
(Concluido do numero anterior)

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

ARECE-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 catastrophes analogas aquellas 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 estrictamente preenchidas, como parecem devê-lo ser, pelo sistema que acabo de expôr no seu conjunto.

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

Em principio compõe-se elle;

1.<sup>o</sup> de um avisador de passagens de nível;

2.<sup>o</sup> de um indicador da marcha do comboio.

Estes dois apparelhos não são de facto mais que combinações electromecânicas, de que na realidade é relativamente facil imigar as numerosas variantes. Aquelles que inventei não tem, 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 apparelhos, a dificuldade não reside nunca na sua utilisação, e qualquer dos nossos constructores especiaes poderia combinar um apparelho 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 apparelhos, embora me ponha á inteira disposição d'aquelle dos nossos collegas que, depois da sessão ou mais tarde, desejarem ter quaequer explicações complementares.

Pelo contrario, senhores, chamarei toda a sua attenção sobre a propria alma do Block-system que imaginei, sobre o apparelho creador da corrente de manobrar os apparelhos, 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 apparelhos de passagens de nível, 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 difficult inventar os apparelhos accessorios de um Block-system automatico (indicador de passagem de nível ou de marcha do comboio), mas é, pelo contrario, muito difficult achar um bom apparelho de contacto, creador de corrente da manobra.

Os apparelhos de contacto são dos tipos mais diferentes.

1.<sup>o</sup> Os pedaços mais ou menos aperfeiçoados, 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.<sup>o</sup> Os apparelhos de fricção, taes como os typos da Companhia do Norte (apparelhos chamados crocodilo), Guillaume (Companhia do Leste), de Baillache, e outros, todos diferentes 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.<sup>o</sup> Os apparelhos baseados sobre certos phenomeno puramente electricos, (derivação de correntes, modificações do estado magnetico de peças apropriadas, etc.). Taes são os typos Clémentot, Digney, Abdank e outros.

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

praticamente, pôde-se acusá-los de serem um pouco delicados, e é com certeza n'esta razão só que se deve procurar o sucesso muito relativo, infelizmente para todos nós que viajamos, que obtém os apparelhos das duas primeiras categorias sobre aquelles da terceira. Apezar 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, possesse 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 descrição se m'o permittem.

O apparelho que imaginei pertence á 1.<sup>a</sup> categoria; 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 descrição do seu pedal sobre um apparelho que elle tinha trazido e que fez funcionar por diversas vezes com pleno sucesso.)

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 efectuada lentamente e com a segurança necessaria para impedir contactos duplicados. Todo o apparelho é coberto de um envolucro 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 inquebrável, a não ser por condições exteriores muito especiaes, descarrilamento, choques accidentaes ou actos voluntarios, etc. É inquebrável, não por ser mais solidamente construído que qualquer outro, visto que a força propriamente dita dos apparelhos d'este genero é quantidade despresivel 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 efeito, que essa pressão unica é transformada, durante um espaço de tempo mais ou menos longo, segundo a graduação da fuga de ar do folle, em uma sorte de pressão continua, que permite haver um contacto permanente (e por conseguinte 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 sistema que propuz.

Allia-se a esta simplicidade um funcionamento perfeito do pedal em si, e do conjunto dos outros apparelhos? Creio poder afirmar que os ensaios praticos que foram feitos são a este respeito absolutamente concludentes e julgo não poder fazer melhor do que ler o relatorio de M. Brossard de Corbigny, engenheiro em chefe das minas de Tours, delegado do ministerio dos Trabalhos Públicos, 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 conseguinte 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 ocupada, 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 iminencia 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: emfim elle indica as detenções e a situação em que teem lugar.»

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 elles 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 atingir o fim que se propôz o seu invençor.»

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

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

O segundo é o seguinte: um comboio é, por qualquer circunstancia, obrigado a parar no meio da via e justamente no sitio onde se acha um dos pedaes; supondo 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 vênia a ficar no espaço comprehendido entre duas rodas consecutivas. E' claro que, estando a alavanca abandonada á sua tendência de voltar ao seu estado normal, se interrompe o contacto e a corrente electrica.

Quando, depois de removido o obstáculo que fez parar o comboio, este se pôe 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 lugar d'uma só. Talvez isto não tenha grande importância, contudo pôde, dadas certas circunstâncias, 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 lugar de uma só alavanca fosse um jogo de alavancas solidamente conjugadas, com uma patilha de comprimento suficiente a abranger pelo menos duas rodas consecutivas (das que estivessem mais distantes uma da outra) poder-se-hia suprimir o folle cujas funcções ficariam substituídas 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 apparelho se tornaria assim mais volumoso, mas em compensação de mais simples construcção, e mais seguro.

F. S.

### Tarifa de excursões

Foi rapidamente aprovada pelo governo a tarifa de excursões em caminhos de ferro, que ha tempo dissemos estar em preparação, por iniciativa da companhia real e acordo 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 aprovação 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 profícuos resultados, para o publico e para as linhas ferreas, sendo estes bilhetes muitíssimo aproveitados por todos que tem que fazer qualquer digressão.

A grande e incontestável vantagem d'este sistema é permitir ao viajante estabelecer o seu itinerario como melhor deseja e entende, não tendo, por isso, 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, contanto que volte ao ponto de partida.

E ainda n'esta condição foi introduzida na tarifa portugueza uma cláusula 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 diferentes e muito menos commodas bases — isto é, aproveitou-se d'estas só a parte que tem boa, para melhorar aquella.

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 trajectoria 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 convém facilitar-lhes o conhecimento dos pontos atraentes, 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 cores, apresentando o traçado de todas as linhas que entram na combinacão, e vistas de Lisboa, Porto, Bom Jesus de Braga, Villa do Conde, linha de Mirandella, Salamanca, Luso e Bussaco, Cintra e Evora, trabalho que está sendo executado nas officinas lytographicas 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 comece, 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 forma 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.º Repartição—Caminhos de ferro

Convindo tranquillizar 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 tem 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 sobressalto 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 lugar 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'aquelle 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 importância por forma 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, recomendadas no relatorio da commissão de inspecção publicado no *Diario do Governo* n.º 50 de 4 de marzo de 1879 embora para a execução d'estes 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 relatórios das comissões 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 jornais da cidade do Porto, os boletins relativos ao tunnel da Serra do Pilar.

Paço, 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 públicas e minas.

A junta consultiva das obras públicas e minas, em vista dos documentos que lhe foram presentes, d'acordo com a informação do engenheiro director fiscal, e attendendo á grande perturbação e prejuízos que sofreria o público em geral, os quais também afetariam os interesses da companhia, se em virtude das appreensões da comissão e do público se ordenasse desde já e sem motivo suficiente a suspensão da passagem dos comboios no tunnel da Serra do Pilar, para se proceder às 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 imediato para o público, com as prescrições mandadas adoptar até hoje.

2.º Que a companhia real dos caminhos de ferro portugueses elabore e submetta á aprovação do governo com urgência o projecto de reforma do mesmo tunnel, tendo por fim fazer desaparecer os defeitos que n'ele hoje se observam e as consequentes appreensões do público.

Quanto á ponte Maria Pia, com quanto a comissão não diga quais os exames a que na mesma ponte procedeu, attendendo á agradável impressão que ella recebeu pelo estado d'esta construção, a junta, de acordo com a mesma comissão, entende também que não ha motivo para duvidar das suas condições de estabilidade e segurança.

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

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

#### Ministério dos negócios da marinha e ultramar

##### 1.ª Repartição da Direcção Geral de Contabilidade Pública

Em conformidade com o artigo 44.º do contrato de 14 de dezembro de 1883, aprovado 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 negócios da fazenda, a favor do da marinha e ultramar, direcção geral do ultramar, um crédito 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 crédito ser adicionado ao já inscrito na tabella da despesa extraordinária do exercício de 1891-1892 nos termos seguintes:

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

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

#### Os negócios da Companhia Real

Ainda d'esta vez não podemos anunciar a solução d'esta importantíssima negociação que tão estreitamente se prende com os interesses e créditos do paiz.

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

Na imprensa portuguesa e extrangeira correm notícias controversas quasi todas desanimadoras do bom

exito umas das favoraveis condições da solução, outras.

A todas elas dá desmentido o *Diário 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 actuais obrigatorios.

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

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

«Também 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 indiscrições que nada adiantam.

#### Guia do Porto

O nosso amigo sr. Manuel José da Silva, editor da elegante *Guia de Lisboa*, de que démos notícia, vai 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 instalações da exposição, pela qual o público 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 necessários.

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

#### Fábricas de arames e cabos

##### Felten & Guilleaume

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

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

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

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

A fábrica de Carlswerk ocupa hoje 2:406 operarios e 200 contra-mestres; a força motriz é de 2:400 cavalos e a produção annual eleva-se a 50:000 toneladas.

Os terrenos ocupados medem 40 hectares, sendo metade coberta por edifícios.

Os depósitos e officinas são illuminados a gaz e electricidade produzida na mesma fábrica, tem 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 Gijon, Oviedo, San Sebastião e Sevilha são feitas com cabos d'aquelle provenien-cia.

### 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.<sup>o</sup> e 53.<sup>o</sup> 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. <sup>o</sup> do estatuto .....	120:000\$000	—
Fundo de reserva .....	—	120:000\$000
Mala Real Portugueza .....	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 construcção .....	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 accções.... 3.600:000\$000

Menos:

50 % chamados e recebidos da totalidade das accções .....

1.800:000\$000

50 % recebidos pela liberação de

20:690 accções. 931:050\$000

2.731:050\$000

868:950\$000

London & Brazilian Bank

Saldo .....

427\$949

Letras a receber

Promissorias bancarias .....

405:457\$535

Obrigações em ser

3:223 de 450\$000 .....

1.450:350\$000

—

5:768 de 90\$000 .....

519:120\$000

1.969:470\$000

Diferença na emissão

Com relação ao nominal .....

1.764:593\$100

A transportar .....

5.008:898\$584

Transporte..... 5.008:898\$584

Encargo do art. 57.<sup>o</sup> do estatuto

A importancia do deposito levantado da Caixa geral dos depositos, levada a fundo de reserva em virtude do art. 57.<sup>o</sup> do estatuto.....

120:000\$000

Mala Real Portugueza

Importancia de 200 quinhões....

180:000\$000

Trustees

Depositado no Capital and Coun-

ties Bank:

Producto de obrigações vendi-

das:

Em escriptos do Thesouro Por-

tuguez .....

Lb. 210.000, 0,0

945:000\$000

Em consolida-

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 recebi-

dos:

Em consolida-

dos inglezes:

Lb. 2.870,9,3

por .....

2.022,17,3

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

Contrato de construcção

Pago á sociedade constructora

do caminho de ferro de Am-

baca:

Adiantamento primitivo.....

360:000\$000

Construcção das quatro primei-

ras secções, abertas à explo-

ração na extensão de 180 ki-

lometros:

Da parte a pagar pelo producto

de obrigações .....

3.211:678\$260

Da parte a pagar pelo producto

de accções .....

1.620:000\$000

5.191:678\$260

Propriedade

Importancia da da séde .....

44:430\$572

Devedores c/ c, caucionados

Saldo .....

596:584\$005

Moveis e utensilios

Importancia na séde, em Lon-

dres e em Loanda .....

—

Banque d'Escompte de Paris

Saldo .....

Fr. 5:478,30

—

Reis .....

12.463:500\$000

(Continua.)

### 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 démos noticia.

Entre outras cartas que temos recebido a esse respeito, um nosso assignante, assiduo frequentador d'aqueles 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 côn<sup>2</sup> 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 tambem 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 encommenda vae ser executada com todo o esmero com que ultimamente são feitos os trabalhos d'aquelle fabrica devido isto aos incansáveis 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 encommendas. 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 vizinho foi transmittido ao do Fomento cópia 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 defesa do paiz.

Tambem o *Ayuntamiento* de Sevilha dirigiu uma communicaçāo 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'aquelle, 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 concorrença 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.

Declararam esses jornaes que o governo não pôde 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 Grā Bretanha retém.

A commissão a que acima nos referimos, declara que aquele 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 Andaluzes 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 estatística formulada pelo sr. Oliveira Velho, distinto 1.<sup>o</sup> 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'aquelle 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 diferença 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 estatística e louvamos-lhe o empenho com que, por sua curiosidade, formulou uma tão interessante estatística.

## Agradecimento

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

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

## Apparelhos contra accidentes

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

1.<sup>o</sup> Systema Ferron para garantir a segurança dos passageiros nos comboios,

2.<sup>o</sup> Communicação Godfray constando de um carimbo horario automatico, applicavel aos reportes dos machinistas dos combois, pelas estações.

3.<sup>o</sup> Systema Mauborgue para fazer corresponder os comboios entre si e com as estações.

4.<sup>o</sup> Um systema de freio, inventado por Pascoal Rennesson.

5.<sup>o</sup> Systema Pierre Vaudois, para proteger os trens durante a paragem nas gares.

6.<sup>o</sup> Nota de Paul Rebard, sobre um apparelho 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 apparelho 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 incêndio occasionado pela iluminação a gás, a companhia do P. L. M. está fazendo experiências de iluminação elétrica, como se usa nos comboios ingleses, das grandes linhas.

O sistema adoptado para estas experiências é a lampada Edison,

### Publicações recebidas

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

### Congresso de Caminhos de ferro

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

As maiores notabilidades administrativas e técnicas da França, Inglaterra, Suíça, Áustria-Hungria, Rússia, Itália, Espanha, Bélgica, Suécia e Noruega já enviaram os seus relatórios.

O programma definitivo não poderá ser formulado antes de meiado de dezembro. A reunião do congresso efectuar-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 oferecer vantagens de grande alcance. As dificuldades da construção são em geral muito menores, e sobretudo é enorme a diferença das regiões cortadas pela linha ferrea em um e outro, atravessando um paiz fértil, coberto d'uma vegetação esplendida e que é admiravelmente apto para diferentes culturas.

Além d'isto, há 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 difícil assentar em boas condições, e sem muito difíceis obras de arte, uma via ferrea.

O sr. Poulin 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 quilómetros.

Para evitar algumas obras de arte, entre elas a de um grande túnel, foram também estudadas várias variantes.

O orçamento é aproximadamente de 7.000 contos.

Também o sr. Poulin estudou as obras a realizar na testa da linha; e parece que será possível a acostagem ao cais dos grandes vapores, como os da Mala Real.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez da África

Reuniu no Porto a assembléa geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez da África, sob a presidência do sr. José Joaquim Guimarães Pestana da Silva, servindo de secretário o sr. Alvaro Allão Pacheco, sendo aprovado o relatório e parecer do conselho fiscal, procedendo-se em seguida à eleição dos cargos vagos, na qual sahiram eleitos os seguintes srs.: — Assembléa geral — 2.º secretário, Eduardo Pinto da Silva. — Conselho fiscal — Vogal efectivo, 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 relatório apresentado a esta assembléa, do qual, como pontos mais interessantes, faremos aqui sobresair os esclarecimentos seguintes:

O relatório alcança a 30 de junho d'este anno, data em que a exploração se fazia sobre 140 quilómetros, estando já construídos mais 10 com as estações de Cunga, quilometro 117; Cassoneca, quilometro 140, Barraca, quilometro 159; Calunguembu, quilometro 180; Zenza do Itombe, quilometro 190.

O movimento e tráfego aumentam, n'uma progressão animadora, à medida que a linha se vai aproximando dos ricos concelhos do interior da província de Angola.

Assim o numero de passagens que no 1.º semestre de 1890 foi de 13:125, 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 aumento, 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 quilómetros de julho a setembro e 140 de outubro a novembro, réis 15:218#250; complemento da garantia, segundo o contrato da concessão, 129:578#130. — Total 144:769#380.

1.º semestre de 1891 — 140 quilómetros até março, e 180 de março a junho, 20:058#040; complemento da garantia, 167:670#590. — Total, 187:728#630.

O rendimento próprio da linha no anno económico de 1889 a 1890 foi de 17:454#030 réis e o de 1890 a 1891 de 85:276#290 réis, d'onde se vê um aumento de 102 p. c.

A este aumento na receita do caminho de ferro corresponde um muitíssimo mais importante ainda nos rendimentos da alfândega de Loanda.

### A malla das Indias

Os receios que tem assaltado a França da transferência da malla das Indias para as linhas alemãs, 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 sábado 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 Cenis, pára 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 kilómetros por hora.

## Carteira dos Accionistas

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### 10.º SORTEIO

*Lista numerica das obrigações d'esta Companhia emitidas 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, 5:227, 5:524, 7:584 e 8:680.

Obrigações de 400 marcos ou réis 90.000—Numeros 9:622, 10:440, 12:027, 13:484, 17:762, 18:119, 20:113, 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 dívida publica.—Repartição de contabilidade

Pagamento de juros do 2.º semestre de 1891 dos títulos de dívida interna consolidada

Pela direcção geral da dívida publica se annuncia que o pagamento dos juros do 2.º semestre do corrente anno, dos títulos de dívida 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 anónima de responsabilidade limitada, annuncia para todos os devidos efeitos que em reunião de assembléa geral ordinaria e extraordinaria, efectuada em 21 de julho do corrente anno, foi deliberada a reforma dos seus estatutos e a reducção do capital social á somma de 207.500.000 réis.

## Boletim financeiro

Lisboa, 15 de novembro.

Um novo e imprevisto successo veio produzir novas inquietações e lançar novas perturbacões no nosso mercado. O golpe d'estado, dado pelo presidente da república 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 províncias e a capital, provocando uma conflagração geral, cujas consequencias é impossivel desde já prever, pelas causas diversas que n'ella poderão influir segundo as circunstancias. A baixa do cambio Rio sobre Londres desanimou ainda mais os mercados europeus, determinando uma mais accentuada baixa dos fundos, sendo em Londres principalmente atingidos 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 1/8, cotação que como pequenas oscilações 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 desceram no dia 11 a 43 e ficando hontem a este preço. As obrigações do empréstimo de 1888 (4 p. c.) teem-se conservado a 17.000 rs. as de 4 1/2 p. c. teem regulado nos preços de 54.100, 54.500, 55.000 e 55.500 réis. As acções dos *Caminhos de Ferro*, que na primeira semana d'esta quinzena sofreram uma forte depressão subiram com tudo nos ultimos dias ficando a 100 francos. Julga-se imminente o termo das negociações entre aquella companhia e o *Banco de Paris e dos Países Baixos*, dependendo, ao que se diz, o convenio final da audiencia do governo sobre cláusulas do contrato 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. Ninguem pôde imaginar a importancia que pôde ter para as nossas finanças a solução d'esta questão, porque terminada ella, cessarão decerto as intrigas que lá fôr se estão de continuo fomentado e desenvolvendo contra o nosso crédito, nunca e exclusivamente para forçar a liquidação d'este negocio, que profundamente interessa um grupo considerável de capitalistas franceses.

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 crédito, causando nos embaraços e dificuldades serias, que perturbando 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, excelente impressão em Paris.

O *Diario do Governo* publicou hontem o projecto da pauta geral aduaneira, elaborada por uma comissão 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 realizadas 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 oficial um decreto, pelo ministerio da marinha e colonias, modificando essencialmente as condições da concessão dos terrenos do distrito 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 nacionalização das companhias coloniaes em Portugal se deve considerar, por em quanto, malograda.

Está publicado o relatorio da *Companhia Loanda-Ambaca*, que vem confirmar e robustecer a opinião, que de ha muito formámos, 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 realizado algumas compras a 60.000 réis.

Estiveram um pouco difficultadas 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, — títulos de dívida externa portugueza a 41. Os outros títulos não sofreram diferença sensivel sobre as cotações acima indicadas.

J. F.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1891 — NOVEMBRO — DIAS													
		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	—
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	—	26.000	—	—	—	—	23.500	24.000	24.000	23.500	—	—	23.500	—
	“ Ascensores mechanicos . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Nacional . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	443	412	97,50	101	98	100	100	100	100	100	93,50	100	—	—
	“ Madrid-Cáceres-Portugal . . .	107	107	100	99	86,25	80	81,25	65	—	70	—	—	—	—
	“ Norte de Espanha . . .	212,50	236	237	240	237	237	240	246	246	246	245	—	—	—
	“ Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	225	225	222,50	222,50	230	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . . .	“ Andaluzes . . .	340	340	332,50	333	337,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	164,50	166,20	163	165	163	163	162	160	160	160	160	—	—	—
	“ Madrid-Cáceres-Portugal . . .	165	164	164	160	—	156,25	155	155	155	155	155	—	—	—
	“ Norte Espanha, 1.º hypotheca . . .	370	370	369,50	373	374	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd . . .	“ Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ C.º da Beira Alta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Atravez d'Africa . . .	54	54	54	54	54	54	54	54	50	—	—	—	—	—
Bruxellas . . .	“ Atravez d'Africa . . .	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	—	—	—	—
	“ Companhia Real 1 1/2 0/0 . . .	50	—	—	—	43	—	—	44,50	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhos	Periodo de exploraçao	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Observações	
		1891		1890		Totaes		1891		1890		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1891	1890	1891	1890	1891	1890		
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida (1) . . .	13 21	Outubro	689	63.760;130	92,530	689	80.119;070	110;283	2.359.663;510	2.398.478;880	—	38.813;270	(1) C. mpre- hende as li- nhas de Les- te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as Cintura, ur- bana e Cas- caes.	
	Nova rede garantida (2) . . .	13 21	“	168	4.311;000	26;851	168	5.900;000	35;119	168.066;000	167.551;000	512;000	2.450;000		
	Sul e Sueste . . .	15 21	“	17.046;400	35;824	—	19.006;880	31;749	603.451;185	546.092;935	57.058;330	—	—		
	Minho e Douro . . .	15 21	“	32.238;000	19;274	—	6.200;000	36;904	171.301;000	173.751;000	—	—	30.780;943		
Beira Alta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira e ra- mal de Alfa- rellos.	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Nacional (Mirandella e Vizeu) . . .	21 30	Setemb.	163	1.883;220	17,934	53	4.099;845	18;497	49.293;960	26.178;544	23.415;446	—		
Guimarães . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Norte de Espanha . . .	7 23	Outubro	2803 P	4.701;387	631	2803	4.078;043	399	57.433;632	53.799;439	3.334;473	—		
Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	13 20	“	4.378;127	563	—	4.553;042	534	58.712;059	55.353;472	3.358;887	—	—	—	—	
	21 27	“	4.523;102	514	—	4.501;283	535	60.236;161	56.851;455	3.384;706	—	—	—		
	21 27	“	4.250;250	468	2672	4.121;205	424	44.310;036	43.232;448	4.277;888	—	—	—		
	22 28	“	1.133;896	431	—	1.109;093	443	45.613;843	44.371;242	1.302;694	—	—	—		
Andaluzes . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Almansa—Valencia-Tarragona . . .	41 20	“	380;920	828	160	380;829	828	9.785;113	9.299;171	483;971	—	—		
Zafra a Huelva . . .	10 21	“	180	50;900	283	480	162;833	260	1.931;629	1.874;242	60;417	—	—	—	
	22 28	“	51.086	300	—	38;930	216	1.988;711	1.913;142	75;572	—	—	—		
	29 1 Novemb.	“	52.004	298	—	11;051	228	2.010;718	1.931;496	86;522	—	—	—		

## PATENTES DE INVENÇÃO

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

**Auguste Marque**, — Sistema de hélice de navios com andamento variável por deslocamento angular facultativo das pás ou palhetas (a) — 4 anos.**Sergey Dark Smolianinoff**, — Novos aperto efeitos na fabricação de compostos explosivos com nitro-glicerina e methyl-alcool — 5 anos.**John Raphael Rogers e Frederick Eugene Bright**, — Aperfeiçoamento nas máquinas para a distribuição dos caracteres typographicos e para a fabricação de matrizes para estereotipos moldados dos dígitos e caracteres depois de distribuídos — 5 anos.**Samuel George Baker Cook**, — Máquina que fabrica pregos

**Fried. Krupp.**—Freio automatico 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 alcapões 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.**—Sistema para dar movimento rotativo aos moinhos centrifugos ou a outros apparelhos—5 de agosto de 1891.

## Linhos portuguezas

**Linha de Cascaes.**—Foi auctorizada pela comissão 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 nível das ruas 24 de julho e do Livramento, até ser construida a estação na praça do Commercio.

**Americanos de Lisboa.**—Foi permitido 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 construcção 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 experiência, 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 dér resultados satisfatórios.

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

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

—Em sessão da comissão municipal, de 5, aprovaram se as condições em que a comissão resolveu aceitar da companhia dos Ascensores o emprestimo de 12:500.000 réis, sem encargo de juro, para a construção da canalização 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 comissão administrativa do municipio de Lisboa, relativamente á aceitação do emprestimo gratuito de 22 contos oferecido por esta companhia para a reforma da canalização 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-empreiteiro d'aquelle 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 presbyters que forem parochos collados, bonus nos caminhos de ferro portuguezes para poderem transitar com o abatimento de 50 % quando forem chamados á séde das suas dioceses em serviço da egreja ou do Estado. Equal concessão foi já feita aos prelados diocesanos quando tenham de se apresentar na capital.»

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

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

## Linhos 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 efeito 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.

**Tranya da Badajoz.**—Não apareceu nenhum concorrente á concessão da linha de Puerta de las Palmas á fronteira portugueza, pelo que vae ser tornado efectivo 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 aboliu uma subscricção 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 julho 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 realização dos desejos do deputado por Lerida.

**De Oviedo a Infiesto.** — O sr. Rendueles, engenheiro da divisão de caminhos de ferro, procedeu já á vistoria oficial 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 experiência foram satisfatórios. A inauguração da linha deve realizar-se brevemente.

Consta que vae ser prolongada mesmo até a província 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.

## Linhos estrangeiros

### FRANÇA

Debate-se agora en alguns jornaes franceses da especialidade, a questão de material a empregar nas linhas de pequeno tráfico. Entre as companhias francesas que exploram rēdes 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 tráfico, onde os comboios mixtos, em consequencia do aumento de velocidade, não podem satisfazer as necessidades de transporte dos passageiros.

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

A Companhia do Norte, porém, 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 sistema de eixos verticaes que lhes permitem a articulação nas curvas.

O veículo comprehende 8 logares de 1.<sup>a</sup> classe, 16 logares de 2.<sup>a</sup>, 43 de 3.<sup>a</sup>, um compartimento de bagagens outro destinado ao correio.

Os caminhos de ferro do Estado, em vez de procederem como as outras companhias francesas que se servem de material antigo afaflasto do serviço das grandes linhas para o das linhas de pequeno tráfico, tem material circulante destinado especialmente para esse efecto. 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.

### SUÍSSA

Sob a presidencia do chefe de divisão dos caminhos de ferro vão realizar-se duas conferencias importantes, diz, o *Moniteur des Intertés 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 machine, pesando 100 toneladas, e de trez wagons de *boggies*, em que tomaram lugar 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 pesos 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 applicável esta tarifa	Preços por cada remessa	
	Para qualquer estação da linha de Guimarães	Para Central de Guimarães
Até 5 kilogrammas .....	100	120
De 6 até 10 kilogr. inclusivé .....	140	160
De 11 até 30 kilogr. inclusivé .....	170	210
De 31 até 60 kilogr. inclusivé .....	270	320
De 61 até 90 kilogr. inclusivé .....	380	450
De 91 até 120 kilogr. inclusivé .....	510	600
De 121 até 150 kilogr. inclusivé .....	610	720
De 151 até 180 kilogr. inclusivé .....	730	860

### Condições

1.<sup>a</sup> Não é applicável a presente tarifa:

a) A remessas que contenham dinheiro, valores ou matérias perigosas.

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

c) A mercadorias a granel.

2.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> As remessas de peso 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> É 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.<sup>a</sup> Ficam em vigor as disposições das tarifas geraes das duas linhas, em tudo o que não sejam contrarias as condições da presente.

Porto, 12 de outubro de 1891.

O engenheiro director  
Augusto Cesar Justino Teixeira

## 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 ás 1,18 da tarde.

Comboio n.º 45 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.

## Exposição Industrial do Porto

## Redução 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 gozar d'esta vantagem os remettentes juntarão ás respectivas notas de expedição uma guia assignada pelo Presidente da Comissão da Exposição Industrial ou por quem legitimamente exerce as suas funcções, 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 á 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. Afonso 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 ás 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 pano 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 ate então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de brim de linho, lona, mangueiras de lona e de coiro.

## Câmara de Braga

A câmara municipal da cidade e concelho de Braga faz publico que se cham abertos por tres meses, a contar da data do presente edital, os concursos para o fornecimento de illuminação 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 distintos e independentes, acham-se patentes na secretaria municipal.

## Imprensa Nacional

A administração geral da impresa 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 impresa.

## Hospital Nacional e Real de S. José e Annexos

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

## Typ. do «Commercio de Portugal»

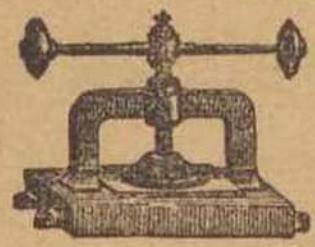
FABRICA  
DE  
H. SCHALCK, SUCCESSORESCALÇADA DO CASCÃO  
LISBOA

Premiado em todas as exposições

Depositos: R. da Magdalena, 17, 1.º; Lisboa—R. de 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 caroço. Colchetas de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boîtes e frascos, em todas as cores e tamanhos.

**B. TRAYVOU**  
**OFFICINAS DE LA MULATIERE**  
**LA MULATIERE-LES-LYON (Rhône) FRANCE**



Fundição, Forjas e Officinas de Construcção  
 Apparelhos 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

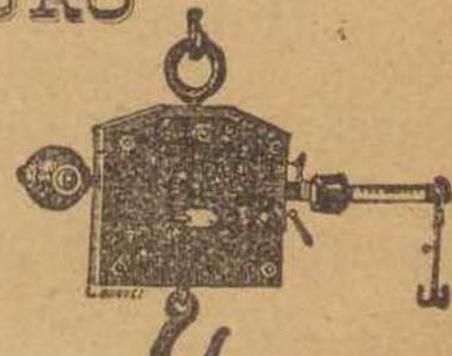
Paris rue St. Anastase, 10 — Lyon, rue Centrale, 41  
 Marseille, rue Paradis, 31



**AUGUSTO LAVERRÉ — REPRESENTANTE NO PORTO**

INSTRUMENTOS DE PESAGEM PRIVILEGIADOS

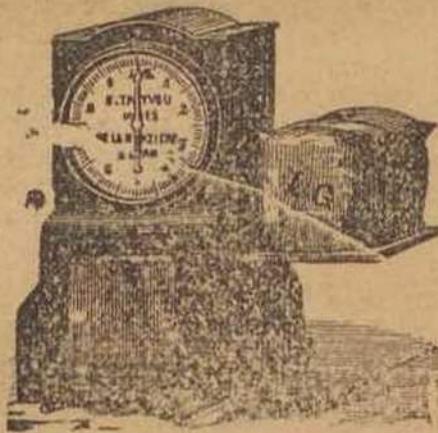
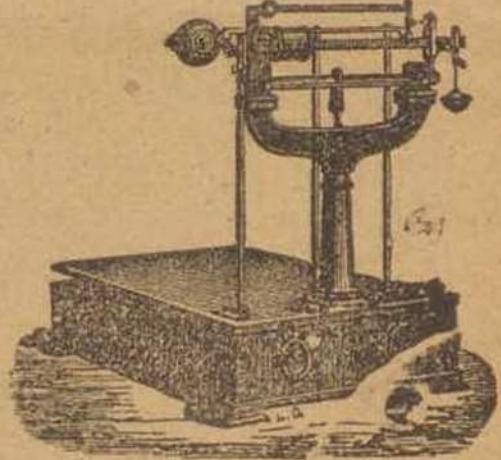
Basculas e balanças automaticas, sistema Dujour, privilegiadas.  
 Pontes basculas para caminhos de ferro, cidades e industrias.  
 Basculas de madeira e metallicas, decimais e romanas ou durião romanas  
 Balanças Béranger—Prensas de copiar em ferro e fundição



**MACHINAS**

para ensaiar metas

Material de caminhos de ferro



Companhia do **FREIO DE VACUO**

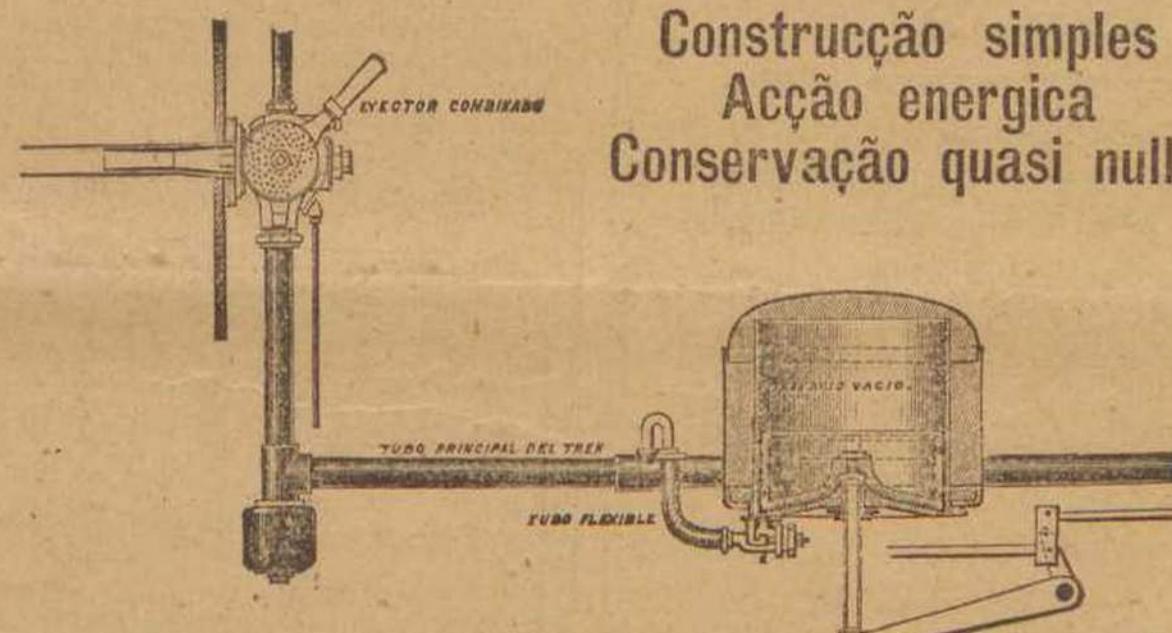
Direcção Geral: 32 Queen-Victoria Street, Londres

**MEDALHAS D'OURO**

Exposição Universal de Paris, 1878  
 International de Londres, 1885  
 Universal de Paris, 1889

Construcção simples  
 Accção energica  
 Conservação quasi nulla

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



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

**AGENCIAS**

PARIS, — RUE PORTALIS, 15. Para Portugal, Espanha, França e Belgica.

VIENNE, 1 Wallfischgasse, 8.

BERLIN, 71 Alt Moabit.

AMSTERDAM, O. Z. Woerbugwall, 217.

FLORENCE, 21 Via Cavour.

S. PETERSBOURG, 21 'Italiantskaia.

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 construções metalicas.

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

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

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

**Felten & Guilleaume, Carlswerk**, para cabos subterraneos e submarinos, cabos de transmissão e extração, arames de aço, ferro, cobre e bronze, estanhados, galvanizados, crus e recozidos, para telegraphos, telephoas, molas, parafuzos, tela metalica e quinquiheria; especialidade em espinhos artificiales para vedação das linhas férreas e dos campos de pasto de gado.

Encarrega-se do fornecimento e da montagem de instalações completas de officinas de construção, 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, apparelhos de distillação, bombas, fogões de cozinha, tubos de ferro, etc. Todas as obras da especialidade. OFFICINAS: Em Lisboa. Rua de Luiz de Camões, (a St.º Amaro). No Porto — Fundição do Ouro.

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

*Sociedade Anonyma das Officinas de Construção*

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 canhos, de vareta e de carregar pela culatra. Cartuxos vazios e carregados, bolsas de rête para caça, chumbeiros, polvorinhos e mais artigos próprios 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

## ALMEIDA & C.<sup>A</sup>

2—TRAVESSA DO ATHAYDE—6  
LISBOA

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

2, Travessa do Athayde, 6

## DESOUCHES DAVID & COMP.<sup>A</sup> Constructores de MATERIAL CIRCULANTE

••• PARA •••  
CAMINHOS DE FERRO

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

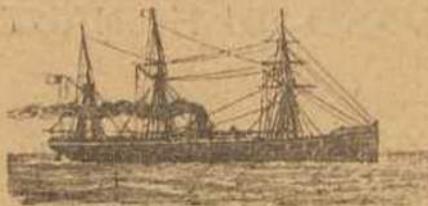
CONSTRUCTORES DE MATERIAL CIRCULANTE PARA A ARTILHERIA E A ENGENHARIA

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

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 portuguêz

**MALANGE**

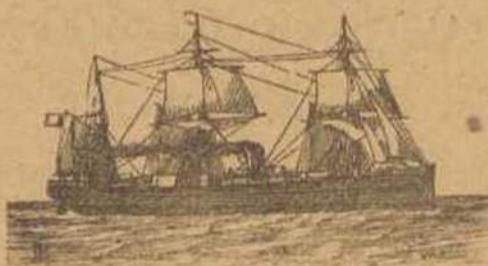
Sahira no dia 21 de novembro às 3 da tarde para:

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

Roga-se aos srs. passageiros e carregadores o obsequio de dirigirem os seus pedidos ao escriptorio da empreza — Rua das Arsenais, 54, 1.º andar — recebendo-se encomendas na praça do Município, 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 inexcusáveis em conforto, havendo a bordo destes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

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

### AGENTES

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

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

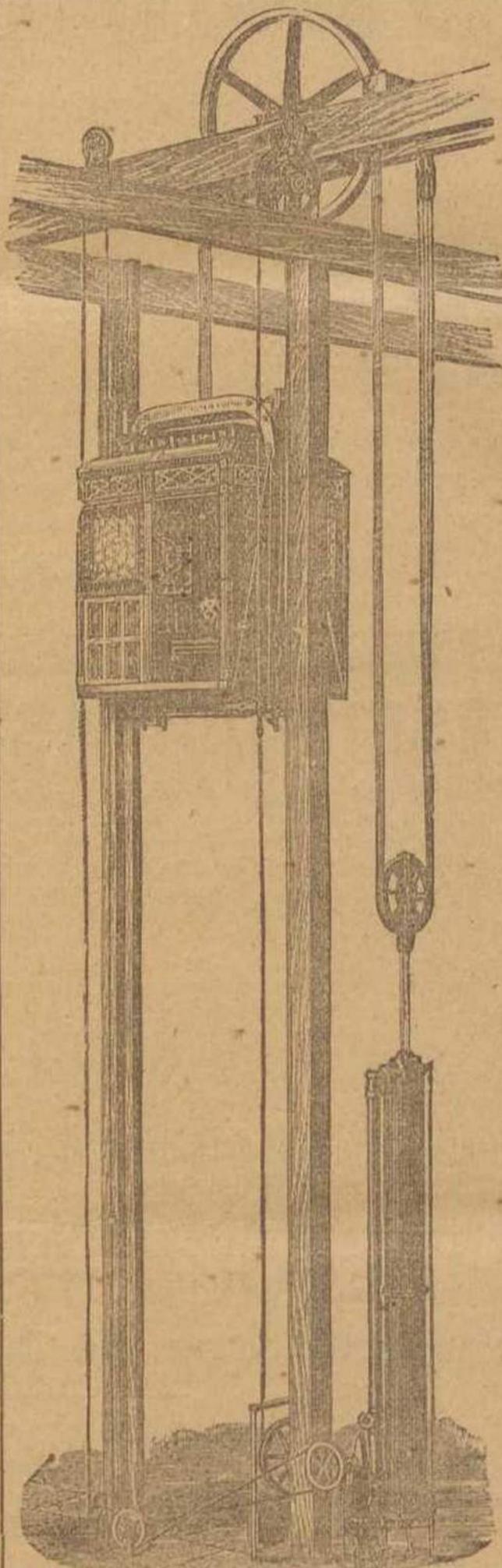
## Richard Oakley & C.º

50 — RUA DO CORPO SANTO — 1.º

Agentes para o reino de Portugal da celebrada casa

DE  
**SAXBY & FARMER**  
LONDRES

Ascensores hidráulicos, sistema **OTIS**



Encarregam-se de obras de Engenharia civil e mecânica

Agente de companhias americanas de Ascensores

Suprime toda a classe de material para caminhos de ferro, estradas, travessas, etc. Carvão de primeira qualidade.

Máquinas e machinismo para Fábricas, Minas e diversos usos das primeiras casas de Inglaterra.

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