

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO—RUA DE SANTO ANTÃO, 109—LISBOA

SUMMARIO

Exposição Industrial do Porto.

Os caminhos de ferro do Estado Portuguez.

Tarifas de transporte.—Volumes pequenos—Bilhetes combinados para a Galiza—Bilhetes de ida e volta para o Minho e Douro.

Os filtros Chamberland, sistema Pasteur (com 5 gravuras).

Os negócios da companhia real.

Publicações recebidas.

Comboio de experiência da companhia do Norte, entre Paris e Calais.

Commercio Portuguez.

Carteira dos accionistas.

Boletins financeiros—de Lisboa, por J. F.—de Paris por G. Pessard.

Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.

Linhos Portuguezas—Linha do Tungue—Sul e Sueste—Comboios tramways—Beira Baixa Ascensores de Lisboa.

Linhos hespanholas.—Alicante a Denia—Noguera-Pallareza — Murcia a Granada—Os Directos.

Linhos estrangeiros.—França—Alemanha—Suissa—Turquia—Colonias inglesas—Congo Belga—Estados Unidos.

Companhia real dos caminhos de ferro através d'Africa (continuação do relatório).

Arrematações.

Avisos de serviço.

Anúncios.

Exposição Industrial do Porto

I

ROMETEMOS aos nossos leitores, e a nós proprios, visitar esta exposição, e assim fizemos no dia 8 do corrente, com todo o interesse que nos merecem estes poderosos concursos do progresso, e toda a sympathia que nos inspira a heroica e trabalhadora cidade em que este foi levado a effeito.

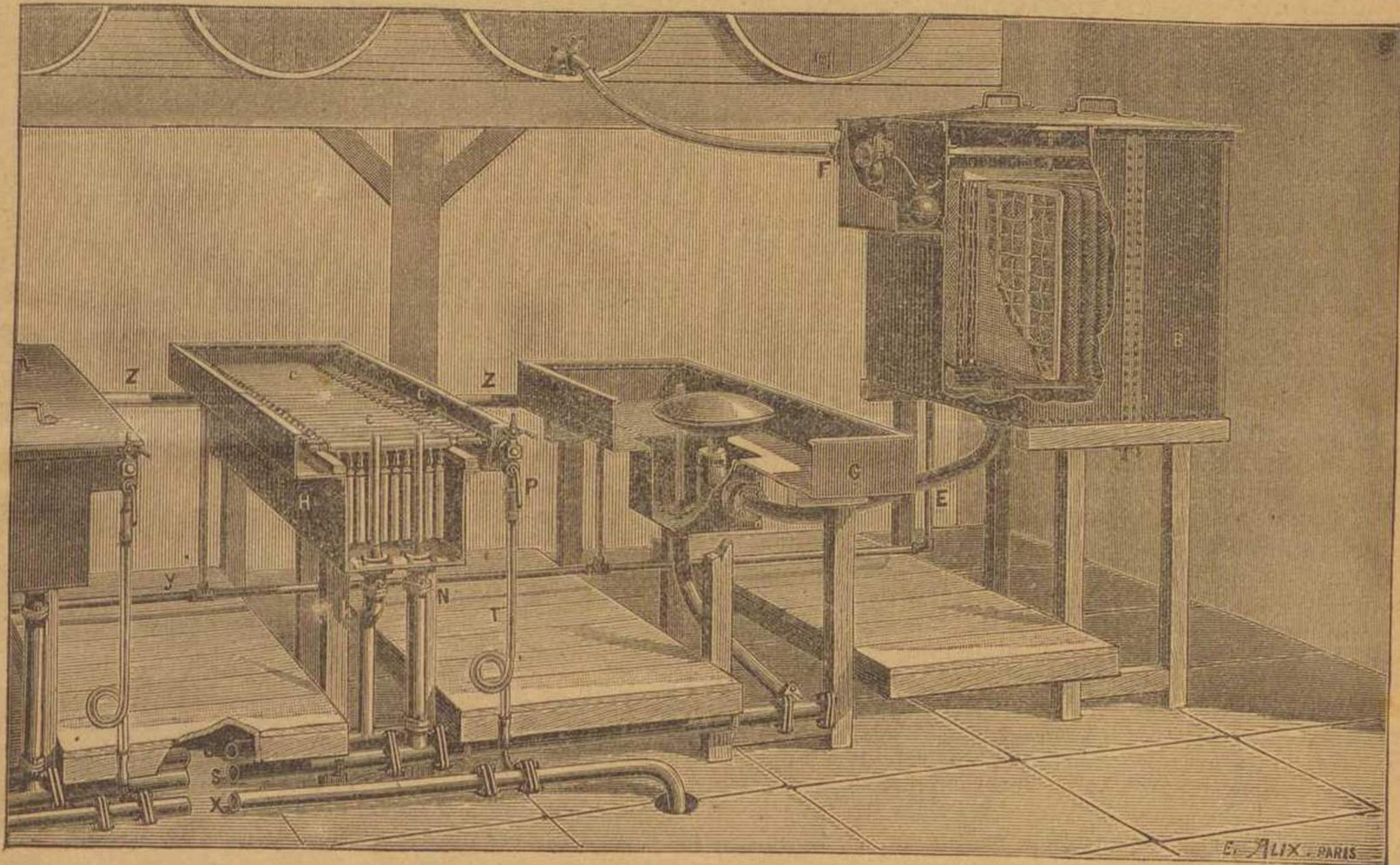
Mas devemos confessar que, sobre estes sentimentos, quando nos dirigimos ao Palacio de Crystal, iamos soberanamente intrigados com o que, antes d'isso, havíamos ouvido na cidade.

Logo que ali chegámos deparou-se-nos um amigo de annos, um carácter franco, desrido de pretensões e de influencias, que ha muito apreciamos.

— Você por cá? nos disse; passeio, ou serviço?

— Um pouco de tudo, respondemos, e entre isso, venho visitar a exposição do Palacio.

— Gabo lhe a pachorra! respondeu-nos. Vir de Lisboa ao Porto para ver aquillo!



(Vide artigo a pag. 376)

E a um gesto de admiração nossa continuou:

— Não viu já os bazares que estão nas galerias lateraes? Pois é a mesma coisa que mudaram para a nave central. Não vale nada, senão para provar que nada somos em industrias, como nada somos em artes e em sciencias. A unica coisa em que podemos fundar esperanças não figura lá — os productos agricolas — por que nos démos agora á veleidade de desprezar aquella grande riqueza, que constitue todo o nosso futuro, para macaquearmos, na manufactura, tudo o que lá de fóra nos vem, e com que não podemos competir.

Era um descrente da nossa industria, e um adorador de Ceres com seus laivos de politico-oppositionista.

Poucos depois visitavamos um collega dos mais intelligentes que temos no paiz, e ao qual nos liga a mais intima amizade.

Logo que lhe dissemos que retirariamos dois dias depois, exclamou:

— Então não vê a exposição!

— Para isso verho, respondemos.

— Em dois dias? Está na lua! Em menos de 8 ou 10 não consegue aprecial-a no que ella é e no que ella vale. Não imagina o que ali está; nem ninguem podia esperar que a manifestação do adiantamento da nossa industria, em tão diferentes e variados ramos, fosse tão cabal, tão triumphantemente esmagadora para os que apregoam o nosso atraso no trabalho manufactor. E' explendido, não faz ideia; sente-se a gente bem ali.

Comprehendemos que exagerava, como o anterior, mas nem por isso deixaram de nos espicaçar a curiosidade, estas duas opiniões tão diametralmente contrarias, e tão radicalmente firmes no campo da censura — uma — do elogio — outra.

Quizemos ainda nessa tarde ir desfazer as nossas duvidas, mas... a exposição fecha ás 4 horas, de forma que, para a vêr, é mister deixar os negocios, as ocupações diárias, o que é mais um estorvo para difficultar a concorrência.

No dia seguinte realizámos a visita, e conforme previavamos, as nossas suposições não nos enganaram.

Nem um nem mil.

A exposição do Porto não é nada, uma mediocridade desanimadora, nem tambem uma parada imponentissima das nossas forças industriaes.

O que é, em todo o caso, é um muito interessante concurso de productos, alguns muito bem fabricados de muito agradavel apperecia que nada invejam aos seus similares estrangeiros.

Outros, apresentam-se modestos; pequenas industrias nascentes, ou mal desenvolvidas, que se representaram incompletamente.

O que de toda aquella aglomeração de installação resalta á vista dos menos indiferentes, como nós, é a nota sincera, verdadeira, de uma exposição que não estava preparada, e onde, portanto, os productos que concorreram não foram apurados expressamente no fabriço, mas tirados a eito, das collecções de amostras ou dos mostradores da loja, como se se tratasse de satisfazer uma encommenda, e não de mandar specimens a uma exposição.

E' isto o que mais nos agrada, e o que mais nos prova o adiantamento de alguns ramos da nossa industria. Vê-se ali que a quasi unanimidade dos artigos, são dos mesmos que estavam á venda, e se não fosse só a demonstral-o, a sua apperecia modesta, sem os retoques excepcionaes que se dão ao genero que tem que ser apresentados como modello de fabricação, bastaria saber-se que, entre o convite aos industriaes e a installação dos productos, medeiu apenas o espaço de 15 dias,

que não deu tempo senão para encaixotar e expedir os primeiros artigos que mais á mão se achavam.

Pelo mesmo motivo da precipitação, a exposição não está classificada; não havia tempo para grupar os productos que a toda a hora chegavam, foram-se collocando avulsamente as vitrines, conforme melhor cabiam e melhor effeito se lhes podia procurar n'aquelle galeria, ou nos quatro annexos dispersos no jardim.

E' este mal, de resto, um dos bens que ali encontramos, e que nos agrada á vista, por substituir á monotonia que a successão de installações similhantes produz, uma variedade de effeitos scenicos que mais atraente torna a exposição.

E' um grande bazar, como disse o nosso primeiro informador? — D'accordo; mas bazar do trabalho portuguez, indice ainda incompleto dos nossos haveres industriaes, pagina solta, de variada leitura, de um grande livro que dia a dia se vae completando com o esforço dos muitos que n'elle collaboram,

Não é tambem uma imponente manifestação da nossa industria manufactora, como nos disse o nosso distinto collega.

E' em todo o caso, muito interessante estendal de um pouco, como simile de um muito, e merece ser visitada e estudada nas suas variadas phases.

Da primeira d'esta operaçoes — a visita — aqui deixamos a noticia com a impressão sincera de agrado e bastante de admiração que nos deixam.

Da segunda — o estudo — não o podemos fazer no limitado espaço d'estes artigos, mas promettemos no seguinte inventariar um pouco do que ali vimos, especialmente no que se refere ás industrias que mais estreitamente se relacionam com a indole da nossa folha.

Os Caminhos de Ferro do Estado Portuguez

O nosso collega de Paris *Journal des mines et des chemins de fer* publica o seguinte artigo que d'elle traduzimos, com a devida venia, e não podemos deixar de considerar de todo o ponto importante, não só pela justezza das suas conclusões, como por nos fazer ver como lá fóra se pensa e se estudam as nossas questões financeiras, no que se relacionam com as nossas linhas ferreas.

Vamos mais longe; se o artigo não nasceu em Portugal, como parece demonstral-o não só o perfeito conhecimento da causa, como uns certos pontos de redacção, demonstra, em todo o caso, que quem o escreveu dispunha de elementos precisos, e não nos encaminhamos a acreditar que platonicamente, e só pelo amor de mostrar erudição, se profundem no estrangeiro com tal acerto questões que interessam tão intimamente o nosso paiz.

O futuro nol-o explicará.

Segue o artigo:

«Para desembaraçar as suas finanças e dar aos seus orçamentos a elasticidade que lhes falta, viu-se Portugal obrigado a alienar uma parte dos privilegios que o Estado tinha reservado para si. Os Tabacos foram concedidos a uma sociedade arrendataria que paga um imposto fixo; os phosphoros foram em seguida objecto de uma adjudicação que até agora não deu resultado, mas que brevemente terá de novo logar. Uma outra parte da propriedade nacional atraiu as vistas como podendo, mais que qualquer outra, prestar-se a uma combinação financeira: são os caminhos de ferro construidos e explorados pelo Estado.

Estes caminhos de ferro, cujo desenvolvimento total é de 817 kilómetros, estão divididos em duas rês distinatas: a do Minho Douro, cuja extensão é de 344 quilómetros, e a do Sul e Sueste de 473 quilómetros. Estas duas rês estão separadas uma da outra pelos 335 quilómetros da grande linha do Porto a Lisboa, pertencente à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A rête do Minho e Douro, assim chamada porque se estende na região situada entre estes dois rios, figura um esquadro, cujo vértice é no Porto. Um dos dois ramos dirige-se ao Norte, até Valença e passa o Minho para terminar na fronteira hespanhola em Tuy; o segundo dirige-se ao Leste, seguindo o curso do Douro e chega igualmente à fronteira hespanhola em Barca de Alva. A linha do Porto a Valença tem 200 quilómetros e a de Barca d'Alva 128 quilómetros; a rête é completada pelo ramal de 16 quilómetros que estabelece a ligação da cidade de Braga.

A região atravessada pelo caminho de ferro do Minho e Douro é a mais rica e mais povoada de Portugal. O trigo, o milho, o centeio, o sorgo, o azeite, o linho, as frutas crescem ali em abundância. Mas a principal produção do país é o vinho que, sob o nome de vinho do Porto, é expedido para o mundo inteiro. A industria dos tecidos e das frutas secas fornece também numerosos elementos de transporte.

A ligação à rête hespanhola em Tuy foi aberta à exploração em 1866 e a de Barca d'Alva em 1888. Depois d'esta época não tem havido modificação na extensão da rête.

As receitas brutas do Minho e Douro foram de 5.099.160 francos em 1889-1890 e de 5.128.167 francos em 1890-1891. As despesas de exploração absorvem cerca da metade das receitas brutas; resta pois líquido ao Estado 2.564.000 francos.

A rête do Sul e Sueste tem o seu ponto de partida no Barreiro, pequena villa situada em frente de Lisboa, do outro lado do Tejo. Um serviço regular de vapores permite fazer facilmente a travessia. Para obviar aos inconvenientes d'este trasbordo tem-se feito diferentes projectos para passar o rio, seja por uma ponte, seja por um tunnel. Mas como nos pontos mais aproximados de Lisboa a largura mínima do Tejo é de mil seiscentos metros, o governo recuou perante uma despesa considerável que não correspondia a uma necessidade absoluta e urgente.

A rête Sul e Sueste compõe-se d'uma grande linha, cuja forma é aproximadamente um S, e que, partindo do Barreiro, vai terminar em Faro, porto situado no golfo de Cadiz, depois de um percurso de 340 quilómetros. D'esta linha destacam-se os ramaes de Setúbal (13 quilómetros), Estremoz (78 quilómetros) e Pias (42 quilómetros). O ramal de Pias devia, segundo o projecto do governo, ser prolongado 25 quilómetros até à fronteira de Hespanha. Mas como este prolongamento não se ligaria com nenhuma linha hespanhola, a construção tem sido adiada e a rête não comprehende senão os 473 quilómetros de linhas exploradas.

A região atravessada pelo Sul e Sueste é pouco povoada, mas produz com certa abundância trigo, centeio, arroz, azeite, frutas e gado. O tráfico deu uma receita bruta de 3.697.460 francos em 1889-1890 e de 3.753.270 francos em 1890-1891. Como no Minho e Douro, as despesas de exploração absorvem cerca da metade da receita bruta, e, no ultimo exercício, restou líquido para o Estado cerca de 1.876.000 francos.

Se o Estado português tem a intenção de alienar os seus caminhos de ferro, tem deante de si duas maneiras

de proceder: pode arrendá-los ou vendê-los por um tempo mais ou menos longo.

A venda poderia ter uma vantagem aos olhos do governo, a de lhe fornecer imediatamente em capital a somma representando o valor das duas rês. Como o conjunto do producto líquido dos dois grupos de linhas é de cerca de 4.440.000 francos, admitindo uma taxa de capitalização de 6%, incluindo a amortização, o valor das duas rês seria de cerca de 75 milhões de francos. Esta taxa de capitalização faria suppor que se espera obter aumentos de receita do tráfico, e que a concessão seria contrahida por um período bastante longo, 75 anos, por exemplo. Actualmente as receitas desenvolvem-se muito lentamente: no Sul e Sueste, porque o tráfico local é forçadamente subordinado à fraca intensidade da população, e no Minho e Douro, porque o tratado de commercio entre Hespanha e Portugal não permite às permutações internacionaes de se estabelecer nas condições que se podia ter esperado.

Se a concessão devesse ter uma duração inferior a 75 anos, a necessidade de amortisar o capital de compra obrigaría os adquiridores a diminuir o preço oferecido ao governo; assim, para uma duração de 50 anos, o capital de compra, baseado sobre os productos líquidos actuaes das linhas, não poderia passar de 70 milhões de francos. O decrescimento do preço de compra seria ainda mais rápido, se a duração da concessão devesse ser reduzida a menos de 50 anos.

A venda das linhas pertencentes ao Estado teria o grandíssimo inconveniente de privar o orçamento, por um longo período, d'um recurso de que necessita, e de privar os credores actuaes de Portugal d'uma parte das garantias com as quais elles legitimamente teem contado.

O arrendamento poderia ser considerado uma solução melhor, debaixo de todos os pontos de vista, no que elle apresentaria os meios de melhor utilizar os Caminhos de Ferro do Estado debaixo do ponto de vista do orçamento.

O governo poderia, efectivamente, pedir à Sociedade de arrendatária diversos modos de concurso. O arrendamento puro e simples, seria, por exemplo, baseado sobre os productos actuaes e o Estado, com uma participação nos aumentos de produtos ulteriores, estaria seguro de um rendimento mínimo. Os credores actuaes conservariam a totalidade da garantia que lhes fôr concedida.

Mas é de crer que o governo português pediria à sociedade de adiantar uma somma mais ou menos importante, para compensar a cedencia que lhe faria das suas linhas. Neste caso poder-se-hia utilmente tirar partido da experiência feita pela Italia em seguida à compra de todos os seus caminhos de ferro e da retrocessão d'estes ás Sociedades do Mediterraneo, do Atlântico e da Sicilia. O sistema é simples e funciona bem.

A Sociedade que tomasse a exploração das rês do Estado português começaria por comprar o material circulante e os aprovisionamentos. Daria assim ao governo uma somma de oito a dez milhões, cujo juro, a uma taxa a discutir, mas que podemos supor de 6%, lhe seria garantido sobre o próprio producto das linhas.

Seria isto um encargo anual de um milhão e quinhentos mil a um milhão e seiscentos mil francos. A exploração fazer-se-hia por conta do Estado e a Sociedade conservaria, em compensação das suas despesas de exploração, uma certa parte das receitas brutas.

A media das despesas d'exploração sobre cada uma das rês é, com a administração do Estado, de 50%. Uma Sociedade poderia talvez aceitar uma proporção um pouco menor, uns 45%, talvez. Tomando-se para

exemplo os resultados do ultimo exercicio, o de 1890-91, a receita bruta das duas rôdes foi em total de 8.881.400 francos. Com uma despesa de 45%, o producto liquido teria sido de 4.884.770 francos e, deduzindo o juro garantido aos 10 milhões, que teriam servido a pagar os aprovisionamentos e o material circulante, teriam ficado ao Estado 4.284.770 francos. Nas condições em que a exploracão teve realmente logar, o Estado obteve dos seus caminhos de ferro um beneficio liquido de 4.440.000 francos. As condições d'arrendamento que suppomos, ao mesmo tempo que facilitavam ao governo uma somma em capital de 10 milhões, não teriam diminuido o beneficio senão em 155.230 francos, isto é, os credores teriam recebido muito aproximadamente a mesma somma, como se o Estado conservasse a administração das linhas em logar de as arrendar.

Vê-se que o Estado portuguez dispõe ainda, nos seus caminhos de ferro, d'uma propriedade da qual pôde tirar um partido muito vantajoso. Não se diz porém que elle esteja com pressa de provocar qualquer combinação de venda ou de arrendamento.

Provém isto, sem dúvida, de que, nos calculos precedentes, não fizemos entrar em linha de conta o prejuizo no cambio que vem reduzir n'uma forte proporção os beneficios dos caminhos de ferro. Uma Sociedade arrendataria ou concessionaria que se formasse no estrangeiro, teria de fazer sahir de Portugal as sommas equivalentes aos juros e amortisação do seu capital. N'este momento seria obrigada a supportar o cambio que agora chega até 25%; n'outros termos, para reconduzir ao seu paiz d'origem as sommas reembolsadas em Portugal, a sociedade arrendataria perderia a quarta parte dos seus benefícios. Estas condições tão onerosas talvez não tenham duracão, mas é preciso confessar que o momento-actual seria mal escolhido para convidar os capitais estrangeiros a vir procurar emprego em Portugal.

E' talvez esta consideração que detém o governo portuguez. Em todo o caso quizemos mostrar que o mesmo possue nos seus caminhos de ferro um elemento de valor real, do qual pôde fazer um emprego fructifero logo que as condições do cambio e a situação dos mercados financeiros sejam mais favoraveis.

Tarifas de transporte

Volumes pequenos.—Vão ser annulladas estas tarifas que vigoravam tanto nas linhas da companhia real, como em combinação entre estas e as do Minho, Douro e Beira Alta.

As administrações, convencidas da improficiência d'ellas, desde que a lei do sello sobre-carregou com a taxa de 60 réis cada expedição, resolveram annullar este beneficio que concediam ao publico. Era fatal e previsto, e por mais que lastimemos o facto, não podemos deixar de o considerar rasoavel.

Essa annullação deve efectuar se desde 1 de janeiro.

Bilhetes combinados com a Galliza.—Também são annulladas desde 15 d'este mez as tarifas de bilhetes simples e de ida e volta combinadas entre Portugal e Galliza, devendo mais tarde vigorar uma nova tarifa para estes bilhetes, quando se receba a conformidade da linha de Orense a Vigo.

Bilhetes de ida e volta para o Minho e Douro.—Em breve vae ser reformada esta tarifa, baseando-se nas actuaes tarifas internas das duas rôdes.

Os filtros Chamberland

Systema Pasteur

Ha descobertas scientificas que representam, para o seu auctor, uma grande victoria porque, ao mesmo tempo que lhe dão a gloria de inventor, lhe conquistam a coroa de benemerito da humanidade.

Está n'este caso o invento de Mr. Chamberland, sobre os seus filtros destinados á purificação das aguas, evitando efficazmente a transmissão, por elles, das doenças contagiosas.

A origem d'esta descoberta deve-se a ser Mr. Chamberland director do laboratorio do grande sabio Pasteur, onde se empregavam apparelhos especiaes destinados á esterilisação absoluta dos liquidos.

Aperfeiçoando esses apparelhos e dando-lhes, sob diversas formas, uma feição mais prática, mais commercial, Mr. Chamberland conseguiu fazer beneficiar, d'aquelle apparelho de gabinete, todo o publico em geral, lancando no mercado um objecto que poderosamente concorre para o aperfeiçoamento da sua sanidade.

D'isto dá eloquente testemunho o relatorio de Mr. Freycinet, ministro da guerra da Republica franceza, ao presidente Carnot, pelo qual se prova que, adoptada nos quartéis a purificação da agua, por meio do filtro Chamberland, o contagio da febre typhoide se restrin giu d'uma forma notabilissima, descendendo de 6.881 casos e 804 falecimentos em 1886 e 1887, a 641 casos e 572 falecimentos em 1888 e 1889, o que dá uma diminuição d'aquelle de 6.240 e destes de 232, e maior seria se não coincidisse a epidemia da influenza n'aquelle ultima epocha.

Os filtros são de dois systemas, a saber:

Filtros com pressão

O filtro simples com uma só vela consiste num tubo metallico que se aparausa sobre a torneira pela qual a agua chega impura; esta agua, sob a influencia da pressão, penetra no interior da vela de porcelana da qual sae purificada pelo orificio inferior.



Mediante esta disposição, a agua é filtrada de fora para dentro; as matérias impuras são detidas sobre a superficie exterior da vela que basta tirar e escovar, quando se torna necessaria a sua limpeza.

Este filtro dá um consumo d'agua que varia naturalmente segundo a pressão, mas sempre assaz consideravel para as necessidades diárias de uma familia, mesmo dos andares os mais elevados das casas.

Tomando como média a pressão representada por uma columna de agua de 10 metros, pôde-se contar com um consumo d'um litro por hora.

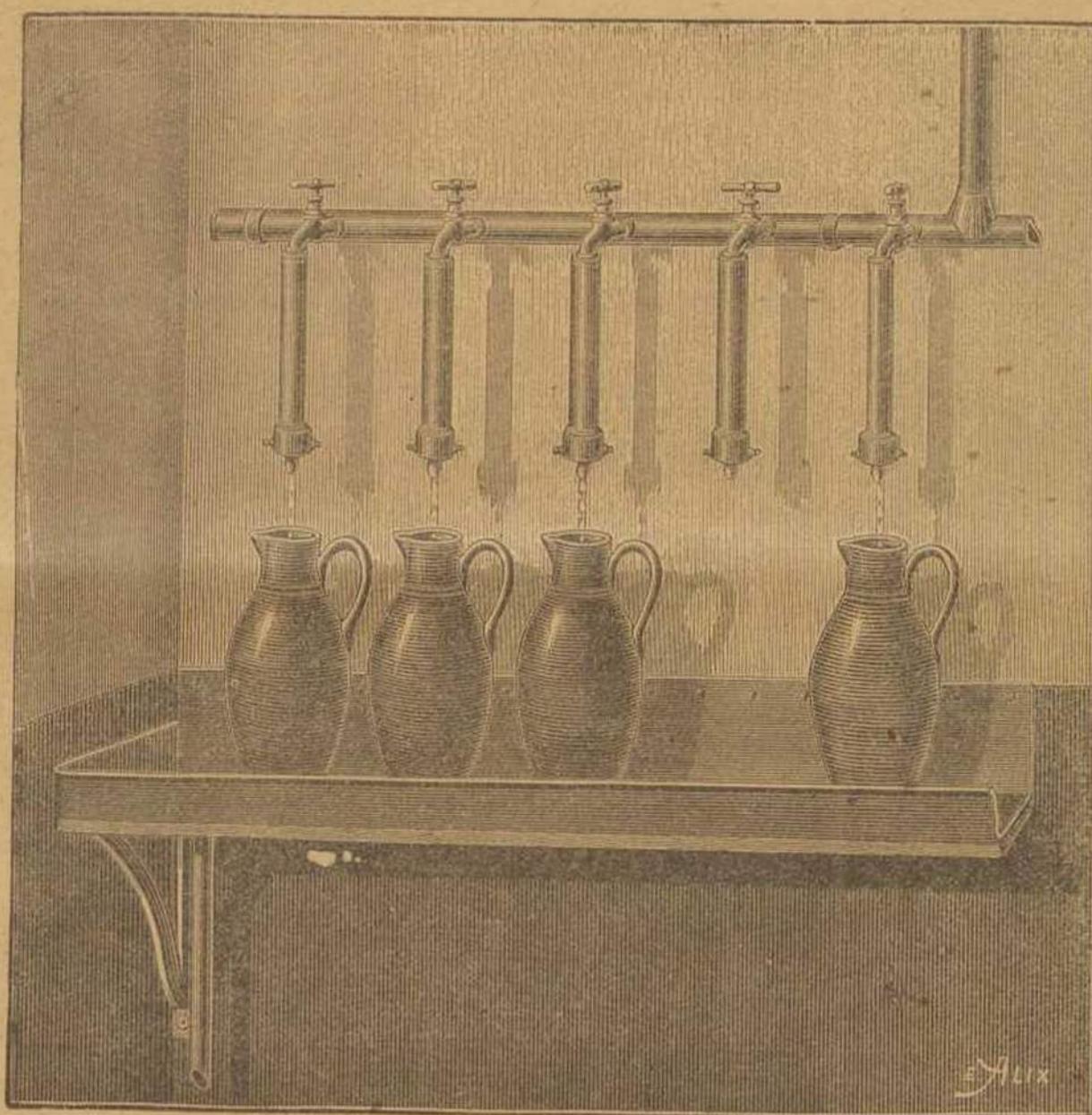
N'estas condições o filtro de uma vela dará 24 litros por dia, o de 3

velas, tres vezes mais e assim seguidamente.

A applicação d'este filtro é adoptada em todos os quartéis francezes, por decisão do ministro da guerra,

baseada no relatorio dos medicos militares, e depois de um concurso em que tomaram parte varios fabricantes.

Eis um exemplo da installação do filtro Chamberland na casernas de Paris:



Querendo-se maior consumo de agua empregam-se os filtros multiplos, de 3 até 125 velas, que variam de dimensões e disposição segundo o numero de velas e o serviço a que teem que ser destinados.

Filtros sem pressão

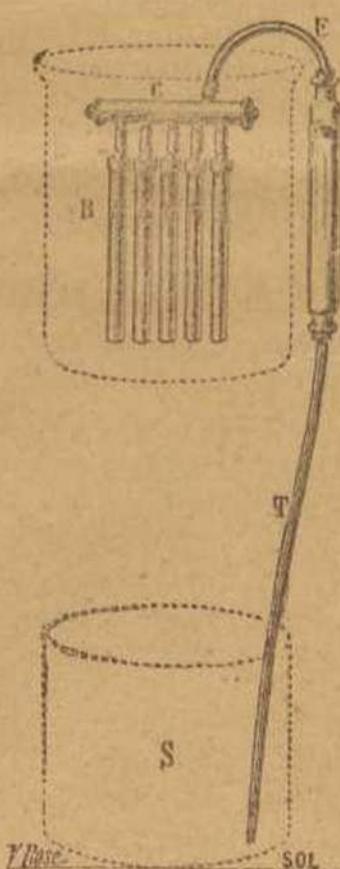
O problema de obviar á falta d'agua em pressão, impunha-se de uma forma evidente, e Mr. Chamberland conseguiu resolvê-lo pelo meio mais simples e pratico, pela applicação do principio do equilibrio dos líquidos.

A figura á margem dá a demonstração d'este processo:

Agua impura *B* penetra, pela infiltração, nas velas *AAA*. N'este momento enche-se de agua o tubo de vidro e fixa-se em *E* no tubo. A agua de tubo de vidro esgotando-se pelo tubo *T* determina uma aspiração que attrahe a agua pura das velas no collector *C* e no tubo superior. O sifão assim estabelecido dá um escoadouro continuo.

A applicação d'este processo foi utilizada para a construccion dos apparelhos portateis, que teem a vantagem de funcionar *visivelmente* e de mostrar á vista a agua presa que corre gotta a gotta no tubo de chamada.

Este sistema de filtros não só se emprega nas habitações de familia como a bordo de navios, sendo n'estes, filtros de 100 velas,



installados em caldeiras metalicas que pôdem funcionar ou por meio de bomba rotativa ou simplesmente collocando a agua impura n'um deposito em plano superior ao filtro e recebendo a filtrada n'um recipiente inferior.

Uma outra applicação estão tendo estes filtros, qual é a da esterilização dos vinhos.

Bem merecia um estudo especial este problema pela utilidade que, da sua resolução, devia advir ao comércio dos vinhos para exportação, especialmente para aquelles que tem que atravessar o oceano e estacionar muito tempo em climas quentes da America. Estão n'este caso os vinhos que do nosso paiz mandamos para o Brazil.

Os viticultores de Bordeus e outras zonas vinhateiras da França já nos deram o exemplo, adoptando este processo para a beneficiação dos vinhos que exportam para os paizes quentes, e mesmo para os frios, como a Inglaterra.

O grande Pasteur demonstrou que as alterações ou doenças dos vinhos devem ser attribuidas a microbios especiaes que n'elles se desenvolvem com prejuizo das suas partes constitutivas. O principio do filtro combina-se perfeitamente aqui com a theoria, mas a applicação da *vela* à eliminação dos micro organismos, motores das fermentações secundarias, devia preocupar, pela accão possível das matérias que a compõem sobre os elementos do vinho.

Estas indagações conduziram á preparação especial d'uma vela *ad hoc* para a esterilização do vinho.

O filtro sem pressão realiza a operação d'um modo muito pratico: o vinho é primeiramente passado a um deposito collocado na parte superior do local, de onde chega, pela unica accão do seu peso, a um filtro preparado *B*, onde passa através d'uma tela, do exterior para o interior e ahi as borras param na superficie. Uma torneira fluctuante mantém o nível externo constante do vinho, que escorre clarificado pelo tubo *E*.

A dorna *G* contém um regulador fluctuante muito sensivel, que limita o nível exactamente á altura do assento das velas. D'ali o vinho entra nas caixas de velas *H* que elle atravessa e d'onde, pelo sifão, vai para a caixa receptora inferior.

A gravura que damos na 1.^a pagina d'este numero demonstra praticamente a forma de funcionamento d'estes apparelhos.

A extracção faz-se por meio d'uma pequena bomba aspirante.

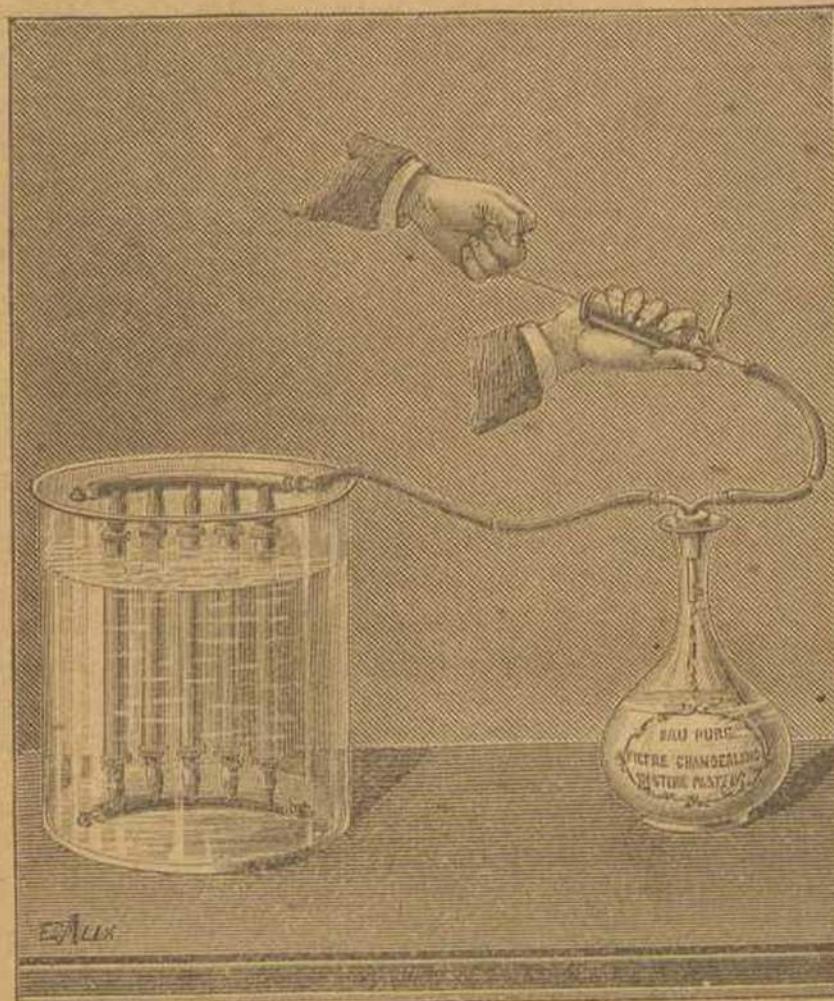
Finalmente, e para terminar, visto que o nosso jornal se occupa de viagens, damos a descrição de um pequeno apparelho portatil, que é de grande utilidade para os viajantes.

Quantas vezes em viagem nos accomete a sede, quando não temos meio de obter agua potável, ou a temos de tão má qualidade que a nossa saúde periga se a bebermos.

O recurso de lhe misturar um pouco de cognac não só muitas vezes não é infallivel, como torna a bebida desagradável. Quanto mais não vale um copo de agua pura e limpida!

Esse *desideratum* consegue-se com o pequeno ele-

gante e engenhoso filtro de bomba, de que damos grava:



Como aqui se vê, basta introduzir a vela, ou velas, em um deposito com agua, e por meio da pequena bomba nickelada, fazel-a passar, pura, filtrada, para uma garrafa.

Assim se obtém em um minuto a agua necessaria para beber de prompto, e em 10 minutos 2 litros d'agua.

Finda a operacão guarda-se o apparelho n'uma pequena caixa perfeitamente transportavel em qualquer malla.

Os negocios da Companhia Real

Contra toda a nossa espectativa ainda não podemos, d'esta vez, dar noticia definitiva da solucao que terá este complicado assumpto que, porque é complicado, e porque é importantissimo, se tem protrahido e promete ainda demorar-se.

Falta apenas uma semana para a data da annunciada assemblea geral e o relatorio sobre o qual e la teria que emitir voto não se acha ainda publicado, o que nos demonstra bem claramente que as negociações ou accordos, a que se tem pretendido chegar, não se encerraram ainda, que alguma coisa resta a fazer e consignamos aqui o nosso voto para que d'essa alguma coisa resulte uma melhor solucao do que as que se tem anunciado em boatos, que, digamol-o em verdade, não são animadoras.

Sabemos também conforme o noticiamos na secção «Carteira dos accionistas» que não tendo chegado o deposito de acções ao numero necessário — metade do capital social — previsto pelos estatutos, a assembléa já não se realiza senão para o mez que vem.

Como é sabido, enquanto se negociava uma operacão com o banco de Paris, para o que se refere ás linhas portuguezas, e com a companhia do Norte de Espanha, no que diz respeito ás linhas hespanholas garantidas pela companhia real, formou-se em Lyão um comité de obrigacionistas d'esta e em Paris outro, aquelle dirigido por Mr. E. M. Cotet, este pelo nosso collega da *Révue économique et financière*, Mr. Kergall.

Estes dois comités vieram, sem duvida, dificultar o caminho para um acordo mais rapido, porque, tomando por bandeira a defesa dos interesses dos seus commissionados, pretendem collocal-os em primeiro logar sobre todos os outros compromissos que gravam o passivo da companhia.

Pelo seu lado o governo portuguez, créedor de uma parte da dívida fluctuante da companhia, não pôde prescindir de que essa parte lhe seja garantida, nos accordos por meio dos quaes a situação se regularise, e como esse, outros crédores ha em identicos casos.

Isto é, disputa-se entre os dois grupos de interesses adversos a melhor solução para um ou outro lado, sem que a qualquer dos dois preocupe uma terceira face d'este prisma, justamente a que não recebe luz n'esta desgraçada questão — o accionista, e o unico que se tem deixado pôr de lado como quem tem uma enorme resignação ou uma enorme culpa no estado a que chegaram os seus haveres.

Ora é certo que os accionistas, dando os seus poderes a quem não soube ou não pôde administrar bem, teem que lhe sofrer as consequencias; mas não é menos lamentavel que essa massa de interessados, a maior parte dos quaes em nada influiram para a boa ou má orientação dos destinos da companhia, seja a unica victima indefesa n'esta guerra de interesses.

Se contra os 49.000 contos de obrigações emitidas, segundo o ultimo relatorio, e contra os 8.000 contos de dívida fluctuante, as acções representam apenas 6.300 contos, não deixa, em todo o caso, esta verba, de ser uma n'inoria consideravel. Que se lhe conserve, ao menos, a representação dada ás minorias pelas modernas organizações politicas em todos os paizes e no nosso.

O nosso desejo tem siço sempre, que, apesar dos sacrifícios que terão indubitavelmente que sofrer todos os que intervieram n'estes ultimos annos nos assumptos financeiros da companhia, da conclusão d'este negocio todos os interesses saiam o menos lesados possivel.

Publicações recebidas

A aglomeração de assumptos tem-nos impedido de tratar com regularidade d'esta secção, e hoje, para não passar para o anno seguinte a noticia das publicações com que os respectivos autores obsequiaram esta redacção, temos que resumir quanto possível o que, sobre cada uma, temos que dizer, o que vai bem de encontro á nossa vontade.

Tabella das taxas, segundo o regulamento de Paris, applicáveis aos telegrammas nacionaes e internacionaes.—É um bem elaborado trabalho da direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes, contendo, em 203 paginas, tabelas de todas as taxas telegraphicais, para todos os paizes e pelas diferentes vias pelas quaes os despachos podem ser transmittidos.

Bulletin de la Commission Internationale du Congres des Chemins de fer.—N.º 7, 8, 9 e 10 do vol. V.—Contém interessantes estudos que constituem as bases das questões que teem que ser resolvidas na 4ª sessão do congresso, que se realizará em S. Petersburgo, em junho de 1892, devidos à pena dos srs. Ed. Sauvage, M. L. Amoretti, Belleroche, Segismundo Abeles, e outros enviados pelas administrações dos caminhos de ferro do Estado Belga, Meio-dia e Este franceses.

Memoria sobre puertos ostreros, por D. Cândido Hyralgo y Bermudez, de Antequera (Andaluzia).—O autor estuda, ao que nos parece com grande proficiencia, o meio de construir portos artificiales economicos com a simples aglomeração de ostras que, segundo o seu calculo, uma vez semeadas em um anno em numero de 10:000, produziriam, no fim de 7 annos, 100:000 milhões, ou o volume de 12.500.000 metros cubicos, demasiado até para as necessidades de qualquer porto.

O assumpto é tão novo para nós que, tendo lido o folheto do sr. Bermudez com todo o interesse, não podemos com tudo aventurar um parecer senão de que se nos afiguram muito bem justificadas as conclusões a que o seu autor chega.

Catalogo da Livraria Polytechnica de Baudry et C.º, editores, Paris, rue des Saints Pères, 15.—É folheto de que teremos de occu-

par-nos mais tarde, porque nos parece de muita utilidade publicar uma resenha da copiosa bibliotheca sobre caminhos de ferro que tem sido publicada por estes editores.

Regulamento de contabilidade das receitas das estações da Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta, elaborado pelo sr. A. Cardoso e Silva, chefe de Fiscalisação e Estatística, proposto por Mr Rennes, chefe da Exploração, e aprovado pelo director, o sr. Conde de Gouvêa, e inspector geral Mr. Leon Drouin.

A competencia d'aquele nosso distinto collega provada já em longos annos de trabalhos n'um serviço que, sob as suas ordens e direcção, é modelo de precisão e regularidade, em todas as suas partes, veiu manifestar-se mais uma vez n'este bem elaborado regulamento, claro, comprehensível a todos, em que nada falta e em que coisa alguma sobrava, para guiar o trabalho das estações no sempre complicado organismo da contabilidade das receitas e o do serviço central nos seus meios faceis e exactos de fiscalisação activa.

Bulletin de la Chambre Syndicale des tissus et nouveautés—Redacção, Paris, rue Dussoubs, 22.—É uma nova publicação que se destina a tratar dos interesses da collectividade que lhe dá o nome sob diversos pontos de vista e sobre tudo que tenha com os mesmos uma relação mais ou menos directa, tal como, os tratados de commercio, os transportes por caminhos de ferro, a jurisprudencia, etc.

Liste des membres de la Bourse des Métaux—de Bruxellas.—Além da lista, contém um indice alfabetico de todos os artigos representados no gremio d'aquella associação pelos numerosos socios, indice pelo qual se aprecia bem como é importante a industria metallurgica n'aquella cidade.

Hygiene da primeira infancia e Breves considerações sobre a hygiene do vestuario feminino—dissertações inauguraes apresentadas á escola medico-cirurgica do Porto, a primeira por Aurelia de Moraes Sarmento; a segunda por Laurinda de Moraes Sarmento.

Reunimos estes dois livros n'uma só notícia porque elles como que se completam, como que devem viver na estante reunidos n'um só volume, a exemplo do viver das suas excepcionalmente intelligentes auctoritas, irmãs no nascimento, na vocação no estudo e nos brilhantes resultados que lhes conquistaram o logar de medicas pela escola do Porto.

Está bem visto que nunca a nossa incompetencia se proporia mais que a agradecer a galanteria da offerta d'estes preciosos livros de estudo, de que noticiamos a recepção com o entusiasmo com que vemos as duas filhas do nosso bom collega da *Idea Nova* justamente consideradas como distintos ornamentos da classe medica portugueza.

Indicador industrial—Anvers, quai Paetin 10—director H. A. Gruber.—Mais dois numeros d'esta original publicação belga, escripta em portuguez, em grande parte, e destinada á vulgarisação em Portugal e no Brazil dos productos da industria belga. A especialidade d'esta folha é a forma exquisita como é distribuida, sendo cada exemplar acompanhado de varios prospectos e indicações, diferentes segundo as pessoas a quem é destinado, e adaptado directamente ao que mais lhe pôde interessar.

O seu director pede-nos que lembremos aos nossos collegas de Portugal que muito desejaria travar com elles conhecimento e agradeceria e envio de um numero, ou a troca, a ser possível.

Comboio de experiência

DA

Companhia do Norte entre Paris e Calais

A companhia do Norte de França fez em 16 de outubro ultimo o seguinte comboio de ensaio entre Paris e Calais.

O comboio compunha-se de 12 vehiculos, na sua maior parte carruagens de luxo de dois eixos, com o pezo total de 141 tonelladas. Rebocava-o uma machine systema Compound, das duas de grande velocidade que aquella Companhia possue, e foram construidas pela «Société Alsacienne», segundo o projecto de Mr. Baudquet, engenheiro em chefe do material e tracção da Companhia.

Esta machine está regulada a 14 kilogrammas, a superficie das grelhas é de 2^{m²},04 e a d'aquecimento em total de 112^{m²},55. Tem 4 cylindros: dois de alta pressão cujo diametro é de 340 millimetres e dois de baixa com 530 millimetres de diametro. O percurso total dos embolos nos 4 cylindros é de 640 millimetres.

Tem 4 rodas conjugadas de 2 metros e 114 millimetres de diametro; o seu pezo util é de 30 tonelladas e meia.

O itinerario do comboio fixava a partida de Paris ás 3 h. e 10 m. e a chegada a Calais-Maritime (297 kilometros) ás 6 h. e 53 m., com uma paragem de 4 minutos em Amiens. O tempo total previsto era pois de 4 h. e 43 m. e o da marcha 3 h. e 39 m.

O programma determinava a proibição absoluta de exceder em qualquer descida a maxima velocidade que de ordinario se atinge (isto é, 110 kilometros por hora). O desenvolvimento da acceleracao devia ser nas subidas.

O programma foi seguido rigorosamente, mas á passagem em Creil, o machinista recebeu o signal de paragem dada pelos revisores de material em consequencia do aquecimento de um bock. Disto resultou uma demora de 10 minutos. A demora em Amiens foi além d'isso prolongada mais 4 minutos pela mesma razão.

O comboio, contudo, chegou a Calais-Maritime á hora exacta. O tempo total pois reduzido para o itinerario foi de 3 h. e 29 m. e o tempo real de marcha 3 h. e 29 m.

Eis agora alguns algarismos que deixam esclarecer a rapidez obtida no arranque e na subida das rampas.

Partindo de Paris, á passagem do poste kilometrico n.^o 2 a velocidade era de 80 kilometros por hora.

Os primeiros 28 kilometros, dos quaes 20 em rampa continua de 9 millimetres por metro, foram percorridos em 22 minutos e 12 segundos sendo a velocidade establecida nas rampas de 83 kilometros por hora.

Os 22 kilometros seguintes em descida de 5 millimetres foram percorridos em 13 minutos, ou seja uma velocidade media de 101,5 kilometros por hora, atingindo a maxima de 108 apenas em um ponto.

Além de Amiens, n'uma secção em que apenas ha rampas e declives muito pouco pronunciadas a velocidade media foi de 92,2 kilometros.

Uma rampa de 7 1/2 millimetres em 4 kilometros foi atacada com uma velocidade de 83 kilometros por hora tendo descido a 76 ao chegar ao extremo.

Uma outra de 8 millimetres sobre 9 1/2 kilometros foi atacada com uma velocidade de 107 kilometros tendo descido a 78 quando o comboio chegou ao limite.

COMMERCIO PORTUGUEZ

RESUMO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS, INCLUINDO O DO OURO E PRATA EM BARRA E EM MOEDA, DE JANEIRO A AGOSTO DE 1890 E 1891

(Valores em mil réis)

Importação para consumo.

	1890	1891
Animaes e seus productos.....	1.755:369	1.471:972
Lã e pellos.....	1.207:277	1.050:504
Seda	824:568	694:964
Algodão	2.500:415	2.110:334
Linho e seus congeneres	550:033	486:315
Madeira	825:781	724:504
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc	2.637:671	2.483:738
Metaes	2.025:092	1.852:254
Substancias alimenticias	8.728:525	9.720:647
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	2.459:910	1.738:365
Diversas substancias e productos	800:550	680:645
Manufacturas diversas.....	2.007:210	1.930:892
Mercadorias livres de direitos	4.574:058	3.819:158
Taras	59:250	77:270
Somma	30.956:618	28.850:672
Ouro e prata em barra e em moeda	6.838:220	5.719:530
Total	37.794:847	34.570:202

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes e seus productos.....	172:578	156:135
Lã e pellos.....	141:744	135:881
Seda.....	9.086	8:120
Algodão.....	82:266	67:005
Linho e seus congeneres.....	13:727	13:619
Madeira.....	98:392	118:080
Substancias mineraes, vidro, crystal etc.....	237:814	275:868
Metais.....	116:794	155:497
Substancias alimenticias.....	8.940:229	8.941:248
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	91:048	103:831
Diversas substancias e productos.....	1.738:274	1.753:923
Manufacturas diversas.....	150:097	141:265
Mercadorias livres de direitos.....	2.092:770	1.611:181
Somma.....	13:893:819	13:481:653
Ouro e prata em barra e em moeda....	7.069:682	19.948:252
Total.....	20.063:501	33.429:905

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias	Reexportação.....	4.912:705	5.344:115
	Transito	2.040:420	1.655:481
	Somma	6.953:125	6.999:596
Ouro e prata em barra e em moeda.....	Reexportação.....	-	93:691
	Transito	675:000	756:000
	Somma	675:000	849:691
Total.....		7.028:125	7.849:287

Carteira dos Accionistas**COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA**

Faço publico que no dia 21 do corrente pelo meio dia, na sede d'esta companhia, á rua do Bellomonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar segundo o disposto no artigo 17.º dos estatutos.

Porto, 2 de dezembro de 1891.

ASSEMBLÉA GERAL DA COMPANHIA REAL

Não tendo os depositos de accções, attingido o numero representativo da metade do capital social, ficou addiada esta reunião para quando a companhia a annunciar.

COMPANHIA NACIONAL

Até á ultima hora não recebemos a nota do sorteio d'obrigações d'esta companhia, não obstante sabermos que a direcção nol'a enviou.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de dezembro.

Mais uma quinzena decorrida e não se pôde dizer que tenha melhorado muito sensivelmente a nossa situação. Continuaram as afirmações e as promessas de um proximo restabelecimento da nossa regular vida económica, mas continuaram tambem os boatos pessimistas, que tanto desalentam e perturbam. O estado geral dos mercados estrangeiros melhorou consideravelmente, havendo abundancia de ouro em Londres, subindo a reserva metalica do Banco de Inglaterra a 46,06 % e diminuindo a sua taxa de desconto a 3 1/2 %. Em todas as Bolsas houve bastante animação, sendo a nota predominante a da alta. Em Madrid celebrou se no sabbado o contracto para o novo emprestimo de 250 milhões de pesetas, destinado á consolidação da dívida fluctuante, operação que se realizará em titulos internos, apesar de ser auxiliado por capitalistas ingleses e franceses.

Apesar da melhoria que se accentuou lá fóra para os fundos estrangeiros, os nossos continuaram a oscilar sob a influencia dos boatos repetidas vezes espalhados nas diversas Bolsas contra o nosso crédito, embora logo desmentidos. O ultimo foi o do rompimento das negociações entre a Companhia Real e o Banco de Paris e dos Países Baixos. Assim o nosso fundo externo em Londres oscillou entre 33 e 35. Em Lisboa a Bolsa esteve muito pouco animada, fracas as inscrições, limitado o movimento nos diversos titulos. Não se publicou ainda a reorganização do Banco de Portugal. A magna questão dos caminhos de ferro, a causa directa de todos os nossos males, continua a caminho de final resolução, aguardando-se com interesse o resultado da assembléa geral de 23 do corrente, em que ella parece deverá ficar quasi liquidada. Cau-

ou impressão a declaração, feita no parlamento pelo sr. ministro da fazenda, de que, quanto humanamente era possível supor-se, esperava ter restabelecida em fevereiro a circulação metalica.

* Apesar do cambio os ultimos paquetes do Brazil tem trazido para Lisboa algumas remessas de papel cambial. No entretanto o cheque sobre Londres tem regulado a 41 e sobre Paris de 680 a 685. A situação do Brazil não é a mais propicia para fazer almentar a esperança de que em breve se restabeleça ali a ordem financeira, antes pelo contrario tudo parece indicar que aquella importante nação está em vésperas de graves agitações politicas e de muito serias perturbações financeiras. O fim do anno haverá de trazer fatalmente consigo maiores dificuldades pela liquidação de contas e pelo vencimento das letras saccadas do estrangeiro e que avultam por muitos milhares de contos representando o valor do material para fabricas, caminhos de ferro, etc., recentemente importado no Brazil e cujo custo fica agora aggravado com a baixa do cambio. Os desastres financeiros, que parecem iminentes no Brazil, não podem deixar de reflectir-se em Portugal, onde vive muita gente que tem os seus rendimentos dependentes da situação dos mercados brasileiros.

* Os fundos portuguezes ficaram hontem em Londres a 33 3/8 e em Paris a 33,06 — as acções dos caminhos de ferro a 68. Na Bolsa de Lisboa venderam se: — obrigações predias de 4 1/2 a réis 80\$000, — do emprestimo portuguez de coupons a 52.750 réis, — inscrições de assentamento a 43 p. c. — inscrições de coupons a 42,25 — titulos da dívida externa a 43. Pouco sensivel a alteração nas cotações dos diversos bancos e companhias.

* Hontem causou certa sensação o facto de alguns cambistas haverem suspendido a compra de coupons da nossa dívida externa a pagar em janeiro, parecendo quererem insinuar pouca confiança no pagamento d'esse coupon. Afinal verificou-se que se tratava apenas d'uma revanche por haver o sr. ministro da fazenda desattendido as reclamações dos cambistas que não queriam pagar imposto pela compra de ouro e prata que tem feito como especulação comercial.

* O sr. ministro da fazenda apresentou hoje ás camaras a proposta de lei relativa á pauta geral das alfandegas. E' precedida de um extenso relatorio em que é largamente exposta a questão sob todos os seus pontos de vista do interesse geral do estado e dos interesses especiaes do commercio e da industria. E' um documento que deve produzir boa impressão no paiz e fóra d'elle.

J. J.

Bolsa de Paris, 12.

A quinzena que vae finda foi, n'este mercado, uma successão de operações de alta, o que era de esperar depois da campanha baixista que os estrangeiros tinham conseguido sobre os fundos russos e por antipathia, sobre os nossos fundos do estado.

Mas, tudo acaba n'este mundo, e portanto, logo que os vendedores, apanhados nos proprios laços, quizeram recomprar, não encontraram a quem, de forma que, os que tiveram que continuar a guerra, viram-se forçados a pagar até 3 francos de deport cada 3 fr. de renda nova, ou, por outra forma, sobre o curso de 79 cotou-se 76, seja 3 francos menos.

Hoje teem realizado muitas recompras porque o fim do anno e o coupon 3 % ajudam a alta e a menos de um caso extraordinario, tudo parece disposto para que o anno termine nas mais vantajosas condições para os vendedores.

Juntemos a estes motivos de subida um que se produz regularmente todos os annos n'esta epocha, — a necessidade que teem as sociedades financeiras de todas as nacionalidades de fazer elevar os cursos dos seus papeis para fecharem mais vantajosamente o seu balanço a apresentar aos accionistas, permittindo valorizar os seus titulos em carteira de uma forma que elles não conseguiam mezes antes.

Os fundos franceses estão firmes a 96 fr. e 104,87.

Este ultimo, o 4 1/2 não parece inquietar-se com a espada de Damocles que, sob a forma de uma conversão, facultativa, lhe pende sobre a cabeça até 1893.

Os estrangeiros são geralmente procurados; o Turco sóbe bastante, e a acreitar no que se diz, é muito possivel que obtenha o preço de 20 fr.

Os valores bancarios continuam geralmente firmes; 1:235 o Foncier; 4:570 o Banco de França e 2:725 o Suez.

Sem negocios as accções das nossas grandes companhias.

Os caminhos de ferro hespanhoes mantém 239 tanto o Zaragoza como o Norte.

O Italiano elevou se a 91,50; pelo que se vê que o syndicato berlinez vae sabendo encaminhar as coisas rasoavelmente.

G. Pissard

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

BOLSAS	TÍTULOS	1891 — DEZEMBRO — DIAS														
		1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	20.000	20.000	—	—	—	—	18.000	—	—	—	
	“ Ascensores mechanices . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	“ Nacional . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Paris	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	59.000	59.000	59.000	59.000	—	59.000	—	—	60.000	60.000	—	—	—	—	
	“ Madrid-Cáceres-Portugal . . .	83,75	82,50	83,75	83,75	82,50	83,75	83	82,50	79	65	63	72,50	—	—	
	“ Norte de Espanha . . .	236,25	240	242,50	242,50	233,75	233,75	237,50	238,75	235	238,75	238	238	—	—	
	“ Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	230	235	237,50	235	227,50	235	233,75	230	234,25	234,25	—	—	—	—	
	“ Andaluzes . . .	360	370	376,25	364,25	362,50	388,75	360	360	360	360	—	—	—	—	
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	453	461,50	463	456	454	455	455	453	452	450	450	440	—	—	
	“ Madrid-Cáceres-Portugal . . .	456	457	460	460	460	459,50	—	457,50	452	445	445	444	—	—	
	“ Norte Espanha, 1.ª hypotheca . . .	370,75	372	372,50	372	372	372	372	372	—	370	—	—	—	—	
	“ Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	“ C.º da Beira Alta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Londres . . .	“ Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Amsterd..	“ Atravez d'Africa . . .	48,50	92,50	55,50	54	56	52	52	51	51	51,94	51,54	51	—	—	
Bruxellas .	“ Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	50	50	55	56	56	—	—	
Berlim....	“ Companhia Real 4 1/2 % . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Observações	
		1891			1890			Totaes			Diferença a favor de				
		Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	1891	1890	1891	1890	1891	1890		
COMPAHIA REAL	de 1 a 23 Nemb.	689	55.482.000	80.522	689	74.569.240	108.228	2.622.023.910	2.790.473.130	Réis	Réis	168.449.220	(1) Compre-		
	26 2 Dezemb.	—	57.061.000	82.817	—	73.043.080	100.013	2.079.084.910	2.853.526.210	—	—	476.439.200	hende as li-		
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	nhinas de Les-		
	Nov 25 Nemb.	334	3.111.000	9.323	168	1.720.000	10.236	219.498.000	498.781.000	20.714.000	20.714.000	—	—	Norte e	
	—	—	—	—	—	—	—	—	201.681.000	23.700.000	—	—	ramaes de		
	3 14 Nemb.	473	12.532.970	26.896	473	11.005.135	29.188	614.481.670	590.529.000	33.952.580	—	—	Caceres e		
Sul e Sueste . . .	12 18	—	12.143.620	26.742	—	14.390.960	30.296	636.895.290	601.924.050	51.971.240	—	—	Coimbra e as		
	—	—	310	—	—	310	—	—	—	—	—	—	da nova rede		
Minho e Douro . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Cintra-Tor-		
	29 4 Outubro	233	7.176.530	29.551	233	9.419.560	38.934	270.285.067	309.092.499	—	—	38.807.432	res, ramal de		
Beira Alta . . .	5 11	—	5.975.025	23.616	—	8.942.383	35.346	276.260.092	348.035.083	—	—	41.774.991	Cintura, ur-		
	12 18	—	—	4.375.311	18.083	—	7.430.980	28.221	280.835.106	325.175.061	—	—	41.339.663	bana e Cas-	
Nacional (Mirandella e Vizeu) . . .	1 7	—	103	1.521.189	41.187	33	1.086.552	19.755	50.845.419	27.265.066	23.550.083	—	—	caes.	
	8 14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(2) Compre-		
	15 21	—	34	1.123.025	33.030	34	1.020.850	30.907	51.103.280	48.959.993	2.444.283	—	—	hende a linha	
Guimarães . . .	22 28	—	—	4.024.210	30.129	—	4.113.720	32.630	52.128.490	50.073.443	2.055.073	—	—	de Torres-Fi-	
	29 4 Novemb.	—	—	4.073.046	31.560	—	4.087.025	31.971	53.201.536	51.160.440	2.041.096	—	—	gueira ramal	
Norte de Espanha . . .	14 17	—	2803 P	4.513.041	540	2803	4.151.906	519	61.630.336	61.079.533	3.570.981	—	—	de Alfarelos, e Beira	
	18 21	—	—	4.593.412	568	—	4.199.887	535	66.213.768	62.579.442	3.664.326	—	—	Baixa.	
Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	19 25	—	2572	1.290.201	483	2672	1.229.969	460	50.486.651	48.962.223	1.521.431	—	—		
Andaluzes . . .	5 11	—	894	276.683	332	894	228.024	345	12.536.422	12.366.022	170.400	—	—		
	12 18	—	—	272.667	305	—	284.149	318	12.809.090	12.650.430	158.662	—	—		
Almansa—Valencia-Tarragona . . .	11 20	—	460	386.139	840	460	417.372	907	10.837.126	10.575.078	202.018	—	—		
	19 25 Nemb.	180	40.515	225	180	41.706	232	2.169.415	2.080.753	88.661	—	—	—		
Zafra a Huelva . . .	26 2 Dezemb.	—	46.102	258	—	38.459	214	221.581.712	211.881.332	9.690.380	—	—	—		

Linhas portuguesas

Linha do Pungue. — Foi entregue no dia 11 ao governo inglez o projecto d'esta linha, satisfazendo-se assim ao estipulado no contracto.

Sul e Sueste. — Parece que em 1 de

Linhos hespanhóis

Alicante a Dénia. — Vão principiar em breve os trabalhos para a construcção de uma via ferrea reduzida entre Alicante e Dénia.

Noguera Pallareza. — Houve uma reunião ou congresso, dos deputados e senadores por Lerida sob a presidencia do bispo d'aquella diocese, resolvendo procurar o presidente do conselho e aos ministros Azcarraga e duque de Tetuan, insistindo por que seja aprovado o tracado da via ferrea de Noguera Pallareza, conforme a lei de julho de 1889, e para que ao mesmo tempo se reatem as negociações com a França e se cumpra o convenio internacional de 1885.

Murcia a Granada. — A imprensa granadina queixa-se de que vão paralysar os trabalhos do caminho de ferro de Granada a Murcia, na época em que mais andam na procura de trabalho.

Os Directos. — Está completamente terminada a via, da secção dos caminhos de ferro directos, compreendida entre Mora la Hueva e Fayon, e assentes os carris; transitando a n'estes dias locomotivas arrastando comboios de material, o que faz supor que em breve será aberto o serviço ao publico na dita secção que comprehende as estações de Azcón, Tlix, Ribarroja e Fayon. As obras para o prolongamento da linha proseguem com a maior actividade, esperando-se que por todo o anno proximô ficará concluída a linha dos directos em toda a sua extensão.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

Nem sempre as invenções estapafurdias nos vêm da America. O espírito faceto dos franceses, que tem a coragem de rir de tudo e sobre tudo, até das lamentáveis catastrophes dos caminhos de ferro, se lembrou de lançar mão para inventar o mais original sistema de as evitar. O *trem esporta*, descripto n'um prospecto tarjado de luto, que se distribue profusamente em Paris, é tudo quanto ha de mais patuso no mundo das invenções.

Imagine-se que, para evitar os choques de comboios, o sistema preconizado consistiria em que a cada um dos trens seria adaptado, na frente e na cauda, um plano inclinado que assentaria por meio de carreto muito pequeno diametro sobre a linha e se elevaria até o alto da machina, seguindo até o ultimo wagon, d'onde baixaria, pelo mesmo sistema, até os carris, em rampa na cauda do trem.

Este plano ou ponte seria provisto de dois carris, á mesma largura da via, a qual ficaria assim ligada por cima do trem.

Figure-se agora que dois comboios vão ao encontro um do outro: — O machinista que primeiro avista o inimigo levanta um pouco o extremo do plano inclinado e imediatamente dando maior força à machina o trem tomará pelo plano inclinado do seu contrario, seguirá por sobre elle e descerá do lado da cauda, continuando o seu caminho sem que um nem outo sofram o menor abalo.

Nada mais simples e mais original. Parece-nos a idéa tirada do trabalho dos cães no Coliseu.

Que os nossos leitores nos desculpem darmos curso a esta facecia, que, de resto, tem corrido os jornaes technicos estrangeiros.

Vê-se, por uma estatística publicada pelo ministerio das obras públicas, que a rede dos caminhos de ferro franceses, tanto em França como nas colonias ou nos paizes de protectorado, se estende sobre um comprimento de 51.244 kilómetros.

O conjunto da rede metropolitana comprehende 46.920 kilómetros; em Algeria contam se 3.387 kilómetros de vias ferreas; nas colonias ha ao todo 603 kilómetros de caminhos de ferro e nos paizes de protectorado 334 kilómetros.

Estes algarismos comprehendem as linhas em exploração, em construção ou a construir.

A companhia dos caminhos de ferro de Paris-Lyon-Mediterraneo submetteu á aprovação do Ministro das Obras Publicas os projectos do viaducto de Mussy e do subterrâneo de Echomaux (linha de Lozanne a Paray-le-Monial.)

O viaducto terá a extensão de 561 metros sobre o valle que lhe dá o nome e o seu custo está calculado em 3.850.000 francos, não comprehendidos os gastos geraes e juros.

O subterrâneo que atravessa o cerro que separa as bacias do Loire e do Rhodano terá uma extensão de 4.150 metros.

Está calculado o seu custo em 9.130.000 francos.

O conselho geral de pontes e calçadas deu a sua conformidade e o ministro aprovou esta resolução.

ALLEMANHA

A direcção geral dos caminhos de ferro alemães publicou uma estatística dos accidentes sucedidos em todos os caminhos de ferro

da rede alemã, excepto da Baviera, durante o mes de agosto do corrente anno.

No referido mes houve 19 descarrilamentos e 15 choques nas estações, 6 descarrilamentos e 5 choques em plena via, indo os comboios em marcha acelerada, e 201 accidentes diversos, quebras de eixos, incendios, etc.

As victimas foram em numero de 239 pessoas, sendo 2 viajantes e 33 empregados mortos, 13 viajantes e 181 empregados feridos.

A estes ha que acrescentar 15 jornaleiros mortos e 54 feridos, empregados como auxiliares nas estações de mercadorias.

A presente tabella não comprehende as pessoas mortas ou feridas nas passagens de nível ou nas estações em consequencia da sua imprudencia pessoal.

SUISSA

O departamento dos caminhos de ferro suíços convocou os quatro cantões interessados nas subvenções feitas para a perfuração do Simplon, para uma conferencia em Berne, no dia 6, reunião onde o engenheiro Dumar devia expôr as modificações que propõe no primitivo projecto no sentido de se substituir o plano de tunnel duplo por um tunnel bifurcado, tendo um dos ramos largura para duas vias, e partindo da vertente suíssa, dividindo-se em dois no meio da montanha, ficando assim com duas saídas na vertente italiana. Parece que este sistema terá grandes vantagens; todavia, pelos ultimos telegrammas vê-se que d'esta discussão resultou a saída do sr. Welti, presidente da confederação e chefe do departamento dos caminhos de ferro, tendo os eleitores votado em numero de 100.000 contra o projecto.

TURQUIA

Os srs. Giano e Gourrin acabam de apresentar um projecto de ponte para atravessar o Bosphoro entre Démit-Kapon em Stambul e Harem-I-kélessi em Scutari.

Esta ponte ligará as duas testas de linhas ferreas de Roumelia e Anatolia, isto é, as da Turquia europea e asiatica, e trará a Constantinopla todo o transito da Persia e das Indias.

Um emprehedor inglez constituiu em Londres um syndicato para pedir a concessão da importante linha de Constantinopla a Bagdad, unindo o Bosphoro ao golfo persico, projecto que tanto interesse inspira ao sultão que este decidiu ha tempos que nenhuma linha ferrea concederia na Turquia asiatica enquanto esta não estivesse construída.

O projecto fixa o tempo de 9 annos para a conclusão dos trabalhos.

COLONIAS INGLEZAS

A extensão das linhas ferreas de todas as colônias inglezas em 1889, era 42.328 milhas, pertencendo a maior parte á India, que conta 16.095, seguindo-se o Canadá com 12.628, Victoria com 2.341, Nova-Galles com 2.251, etc.

CONGO BELGA

Os trabalhos da linha de Matadi tiveram um avanço considerável em outubro ultimo.

O numero de trabalhadores negros subiu a 2.200 (e esperava-se ainda novos contingentes) e 200 europeus.

A plataforma da via ficou concluída até á ponte de Mpozo, da qual um dos encontros tambem estava terminado, devendo a moutagem do taboleiro começar com toda a brevidade.

ESTADOS UNIDOS

Começou a funcionar entre Nova York e Buffalo um novo trem relâmpago, que faz o percurso de 700 kilómetros em 9 horas e 8 minutos, o que representa uma velocidade de 95 kilómetros em marcha, visto n'aquelle tempo se incluir 2 horas de paragens.

Os caminhos de ferro suspensos de Nova York transportaram durante o anno económico de 1890 91 a bagatella de 196.714.199 passageiros, mais 10.880.567 do que no anno anterior.

O producto a mais n'este periodo foi superior a 500.000 dollars.

Sempre americanos!

A companhia dos caminhos de ferro da Pensylvania construiu um wagon gabinete photographico, com todos os mais modernos melhoramentos, com o fim de tirar as vistas panorâmicas de toda a extensão da linha.

Para abranger grandes tratos de horizonte, as chapas photographicas terão 4 pés de largura e 1 1/2 de altura e succeder-seão, por meio de um machinismo apropriado, na mesma escala do andamento do comboio.

Provavelmente esta enorme vista photographica servirá para ser reproduzida em um panorama monstro que fará a admiração do publico.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal
APRESENTADOS Á ASSEMBLÉA GERAL EM 10 DE NOVEMBRO DE 1891
(Continuado do numero antecedente)

A percentagem que corresponde a cada estação no rendimento da linha é a seguinte:

Estações	2.º semestre de 1890	1.º semestre de 1891	Observações
Loanda.....	3,1 0/0	2,1 0/0	
Cidade alta.....	35,3 "	36,8 "	
Cacuico.....	11,6 "	10,1 "	
Quifangondo.....	16,0 "	19,3 "	
Funda.....	11,5 "	10,0 "	
Cabiri.....	10,0 "	8,2 "	
Catete.....	7,5 "	3,1 "	Em exploração
Cunga.....	3,5 "	5,4 "	desde outubro
Cassoneca.....	1,5 "	2,6 "	de 1890.
Barraca.....	—	0,2 "	Idem desde mar-
Calunguembo.....	—	2,2 "	ço de 1891.

Mandamos proceder á ampliação da estação da cidade alta por ser esta que serve quasi exclusivamente Loanda, não só para o serviço de passageiros, como sempre previmos, mas tambem para o de mercadorias, que a procuram de preferencia á estação de Loanda, testa da linha.

A receita da exploração foi a seguinte :

2.º semestre de 1890	
100 kilometros de julho a setembro e 140 de outubro a novembro.....	15:218\$250
Complemento da garantia segundo o contrato da concessão.....	129:578\$130
<hr/>	
1.º semestre de 1891	
180 kilometros de março a junho.....	20:058\$040
Complemento da garantia.....	167:670\$550
<hr/>	

O rendimento proprio da linha no anno económico de 1889 a 1890 foi de..... 17:454\$030
e o de 1890 a 1891 de..... 35:276\$7250
d'onde se vê um aumento de 102 % no rendimento total.

A este aumento na receita do caminho de ferro corresponde um muitissimo mais importante ainda nos rendimentos da alfandega de Loanda, como é bem demonstrado no excellente relatorio do seu digno director o ex.^{mo} sr. H. A. Pereira Rodrigues.

Diz este illustre funcionario no relatorio do anno civil de 1890 :

«Em 1890 a alfandega de Loanda rende, só por si, muito mais do que nos annos citados (1882 a 1888) rendiam as quatro alfandegas da província !

«Comparando o rendimento d'este anno com o dos annos anteriores, vê se que o aumento é progressivo e valioso, devendo attender-se mais a que n'este anno não entra o direito do vinho e vinagre nacionaes, que figura nos outros annos e foi abolido por decreto de 13 de julho de 1889.

«Para que mais facilmente a comparação, a que me refiro, possa ser feita, permitta me v. ex.^a que eu cite os rendimentos cobrados nos ultimos cinco annos:

1886.....	217:744\$056 reis
1887.....	349:173\$7252 "
1888.....	358:026\$7622 "
1889.....	473:472\$7104 "
1890.....	537:642\$7592 "

«Annunciou-se a construcção do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, começaram os estudos, lancou se a primeira pedra para a construcção da estação principal, e a alfandega de Loanda accusou logo no primeiro anno um aumento de rendimento superior a 100:000\$000 reis, aumento que tem progredido, como que acompanhando a exploração d'esse caminho de ferro.

«Temos os annos me tenho referido a este importante melhamento, porque a elle atribuo principalmente o augmento da receita cobrada na alfandega de Loanda.

«E' facto que o bom preço que, nos mercados da Europa, tem sustentado o café da província, muito contribue para o desenvolvimento commercial, mas já não é para temer, como em outros tempos, uma baixa, porque as vantagens dos rápidos transportes começam a ser conhecidas e tem de ser convenientemente aproveitadas, e tanto mais quanto mais indispensaveis se tornarem.»

Apesar de superfluo, faremos notar que em nada influe no rendimento da alfandega a importação de material e outros artigos destinados ao caminho de ferro, por serem isentos de direitos.

Lembriamo-nos de que ao augmento do rendimento da alfandega de Loanda deve corresponder o augmento proporcional de todas as outras contribuições directas e indirectas, parece-nos perfeitamente demonstrado que do caminho de ferro não virá encargo para o tesouro publico, antes num futuro pouco distante lhe advirá d'elle um augmento de receita.

A conservação e aperfeiçoamento da linha em exploração tem merecido o maior cuidado ao digno director technico da Companhia em Loanda.

Em varios pontos da linha, onde as chuvas indicavam haver uma insuficiente vação, construiram-se novos aqueductos e algumas pontes, obras estas que se fizeram sem que a exploração fosse interrompida. Os taludes foram consolidados, o assentamento aperfeiçoado, de maneira que actualmente se tem percorrido a linha com velocidade média de 35 kilometros, o que num caminho de via estreita, com inclinações de 25/00, é prova do seu bom estado de conservação.

O movimento de passageiros foi por classes e em média mensal:

2.º semestre de 1890		
1.ª classe.....	146 ou	5,0 0/0
2.ª "	76 "	3,0 "
3.ª "	2:356 "	91,4 "

1.º semestre de 1891		
1.ª classe.....	168 ou	4,4 0/0
2.ª "	125 "	3,2 "
3.ª "	3:597 "	92,4 "

O que mostra um augmento importante a favor do 1.º semestre de 1891, isto é, logo que se abriu a estação do Kilometro 180, sendo a 3.ª classe que mais concorreu para este augmento, o que confirma o que a respeito do indígena dissemos no nosso ultimo relatorio.

O pessoal empregado nos diferentes serviços da exploração é o seguinte :

Pessoal superior	13
Chefes de estação, machinistas, capatazes de via e agentes secundarios.....	177
Operarios e artífices.....	141
Trabalhadores.....	375
Total.....	706

o que, comparado com o anno anterior, mostra uma diminuição de 159 empregados, apesar de haver actualmente em exploração muito maior numero de kilometros.

Este resultado é devido á consolidação da linha e á conclusão dos trabalhos accessórios a que a Sociedade Constructora mandou proceder nas primeiras secções, e em que dispendeu importantes sommas; e bem assim á intelligencia com que estão contados os diferentes serviços.

(Continua.)

Arrematações

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço de via e obras

Quem pretender comprar a madeira resultante dos cortes a fazer nas arvores de talharia, que existem nos taludes da linha, e outros productos, a saber:

Chouros, salgueiros, amieiros, vimes, limpeza de arvores, matto, canhas e hervas, pode dirigir em carta fechada a sua proposta à Repartição de via e obras em Lisboa, no largo dos Caminhos de Ferro, ou aos escriptorios das secções em Alcantara, Santarem, Pombal e Ponte de Sôr, até o dia 5 de janeiro proximo, para as canhas, e até o dia 20 do mesmo para madeira e herva.

As condições da compra, corte e outras acham-se patentes na dita Repartição e nas estações de Santarem, Entroncamento, Pom-

bal, Coimbra, Aveiro, Gaia, Barquinha, Abrantes, Ponte de Sôr, Elvas, Torre das Vargens, Castello de Vide, Alcantara, Torres Vedras e Cacem.

Lisboa 7 de dezembro de 1891.

Leilão de terreno

Situado entre o Campo Pequeno e o Campo Grande, agente M. E. Dias de Oliveira, à porta da Praça do Commercio

Sabbado 19 do corrente, às 3 horas, à porta da Praça do Commercio, d'esta cidade, se fará leilão do terreno, medindo 3:780 metros quadrados, situado entre o Campo Pequeno e o Campo Grande, resto da expropriação feita ao Ex.^{mo} Barão de Samora Corrêa, e que confronta—Norte—com a fachada ocupada pelo ramal do caminho de ferro de Santa Apolonia a Bemfica; Sul, com a valla do Campo Grande; Poente, com a azinhaga de Ferro.

Os mais esclarecimentos, e a planta, presta os o dito agente, todos os dias, das 10 às 12 e das 4 às 6, no seu escriptorio, 87, rua Aurea.

Arrendamento

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes dá de arrendamento por espaço de um anno:

Um terreno de vinha e olival em forma triangular, que pertenceu a Francisco Thomaz da Costa, e confronta ao nascente com a estrada da Luz, poente com o caminho de Palma de Cima e do norte com a linha ferrea.

Acceptam-se propostas até o dia 20 do corrente na estação central do Rocio, ou na rua do Crucifixo, 75, 1.^o, onde se pôde ver a planta.

Venda de agua, refrescos, fructas e doces nas estações

Esta Companhia aceita até o dia 28 de Dezembro de 1891, propostas para a venda de agua, refrescos, fructas e doces nas estações abaixo indicadas segundo as condições patentes nas mesmas estações:

B. de Prata, P. do Bispo, Olivas, Sacavem, Povoa, Alverca, Alhandra, V.^a Franca, Carregado, Azambuja, Reguengo, Sant'Ana, Santarem, V. Figueira, M. Miranda, T. Novas, Payalvo, C. Macãs,

Caxarias, Albergaria, Vermoil, Pombal, Soure, Formoselha, Taveiro, Coimbra B, Coimbra, Souzelas, Mealhada, Mogofores, O. Bairro, Quintans, Aveiro, Estarreja, Ovar, Esmoriz, Espinho, Granja, Valladares, Gaia, Barquinha, Tancos, Praia, Tramagal, Abrantes, Bemposta, P. de Sôr, Chança, Crato, Portalegre, Assumar, Santa Eulália, Elvas, Cunheira, Pêzo, C. Vide, Marvão, Campolide Bemfica, Porcalhota, Queluz, Cacem, Sabugo, Maia, Malveira, Pero Negro, Dois Portos, Runa, Ramalhal, Outeiro, Bombarral, S. Mamede, Obidos, Bouro, S. Martinho, Cella, Vallado, Martingança, Marinha, Leiria, Monte Real, Monte Redondo, Guia, Louriçal Telhada, Verride, Alcantara T, Alcantara M, Junqueira, Belem, Pedrouços, Algés, Dafundo, Cruz Quebrada, Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Carcavellos, Parede, Estoril e Cascaes.

Ficam prevenidos os licitantes de que:

1.^o—É absolutamente proibida a venda de quaisquer outros generos que não sejam os acima designados.

2.^o—Quando o concessionário pretender fazer venda em mesas ou bancas, deverá solicitar-o, ficando sujeito às condições que lhe forem impostas pelo respectivo serviço d'esta Companhia, tanto em relação ao local, como pelo que respeita-a o arranjo, forma, dimensões e qualidade das bancas ou mesas e utensílios.

3.^o—As pessoas encarregadas da venda d'agua, refrescos, fructas e doces deverão apresentar-se em perfeito estado d'aceito, sob pena de lhes ser recusada a entrada na estação.

As propostas deverão estipular claramente o preço fixo pelo qual lhes convenha acrematar a concessão desde 1.^o de Janeiro até 31 de dezembro de 1892, considerando-se nullas e de nenhum efeito as que se apresentarem fora d'estas condições ou forem recebidas depois do dia 28 de Dezembro do corrente anno.

Lisboa 10 de Dezembro de 1891.

Avisos de serviço

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Desde 15 de dezembro de 1891 ficam pelo presente annulladas as tarifas L. M. G. n.^o 1 e L. M. G. n.^o 2 de grande velocidade, combinadas com as linhas do Minho e Douro, Medina del Campo a Zamora e Orense a Vigo, para transporte de passageiros e bagagens.

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

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

Companhia de Seguros FIDELIDADE

FUNDADA EM 1885

CAPITAL 1.844:000\$000 RÉIS

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

Agencias nas seguintes localidades

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

La Union e el Fenix Español

COMPANHIA DE SEGUROS REUNIDOS

CAPITAL DE GARANTIA 1.620:000\$000

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

DIRECTORES

LIMA MAYER & FILHOS

59, RUA DA PRATA, 59—LISBOA

ESPINGARDAS

De 1 e 2 canhos, de vareta e de carregar pela culatra. Cartuxos vazios e carregados, bolsas de rede 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

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

COMPANHIA NACIONAL DE FUNDIÇÃO E FORJAS

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

CAPITAL REIS 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 orto — Fundição do Ouro.

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

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 apparelhos de physica, de telegraphia electrica e quacsquer instrumentos de precisão, verificam-se pára-raios.

2, Travessa do Athayde, 6

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, accões 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.

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciales

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

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

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

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

ESRIPTORIO

23—Calçada de S. Francisco—LISBOA

Telephone n.º 313

BANCO Nacional Ultramarino

BANQUE COLONIALE PORTUGAISE

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

SÉDE EM LISBOA

RUA DOS CAPELLISTAS, 74

→←→
SUCCURSAES

EM LOANDA MOÇAMBIQUE

Agencias em Benguela, Mossamedes, S. Thomé S. Thiago de Cabo Verde, Lourenço Marques, Quilimane e Gôa

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

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

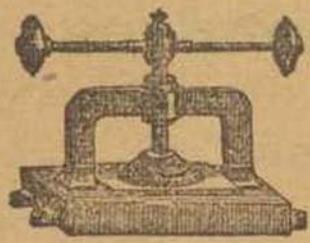
GERENCIA

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

CONSELHO FISCAL

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

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



Fundição, Forjas e Officinas de Construcción
Apparelhos de Pesagem

Antiga casa Béranger & C.ia, Fundada em 1827

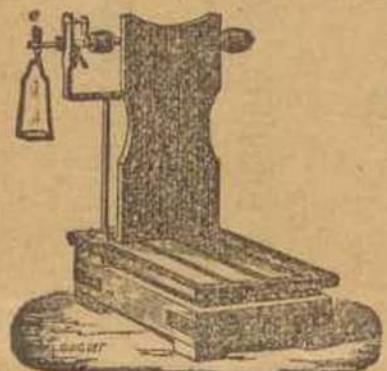


Primeiros Premios em todas as Grandes Exposições

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 automáticas, sistema Dujour, privilegiadas.

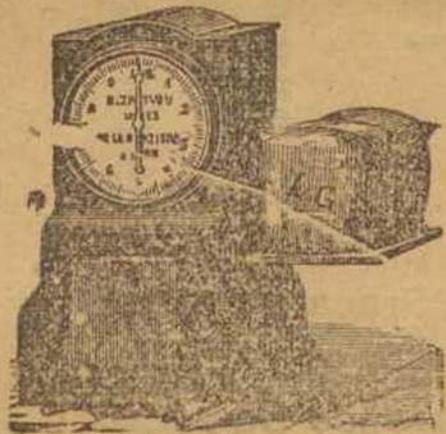
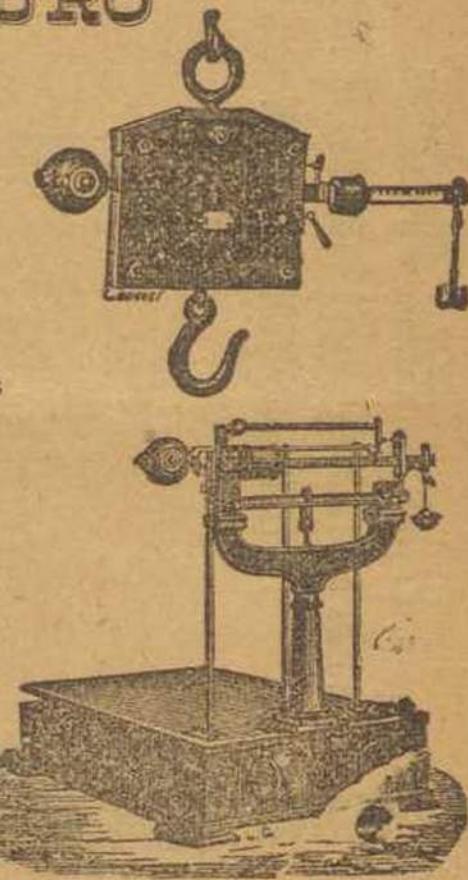
Pontes basculas para caminhos de ferro, cidades e industrias.

Basculas de madeira e metallicas, decimae e romanas ou duplo romanas

Balanças Béranger—Prensas de copiar em ferro e fundição

MACHINAS

para ensaiar metaes
Material de caminhos de ferro



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 construccões 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, 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 extracção, arames de aço, ferro, cobre e bronze, estanhados, galvanizados, crus e recozidos, para telegraphos, telephones, molas, parafuzos, tela metálica e quinquilheria; especialidade em espinhos artificiales 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 construção, e de reparação para caminhos de ferro, arsenaes, fabricas de fiação e tecidos de lã, algodão, juta, linho, fabricas de malha, etc.

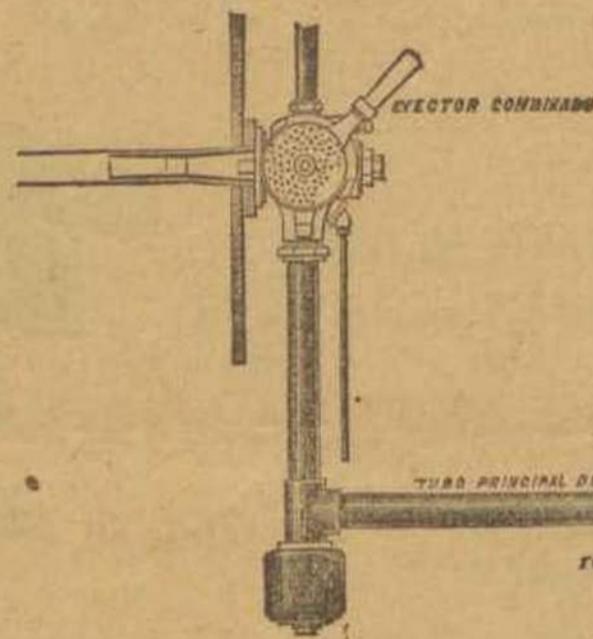
Companhia do FREIO DE VACUO

Direcção Geral: 32 Quen-Victoria Street, Londres

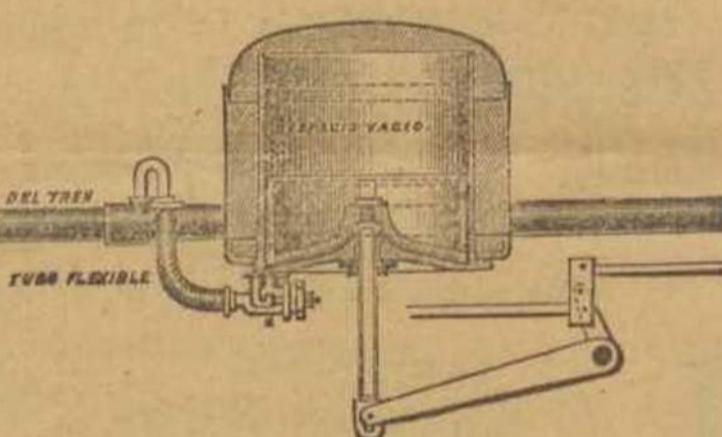
MEDALHAS D'OURO

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

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



Construcção simples
Accão energica
Conservação quasi nulla



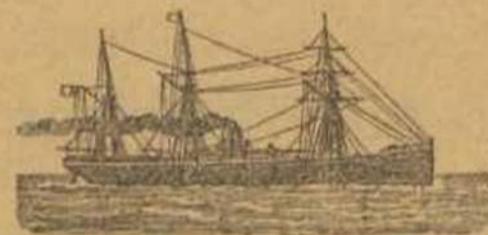
150.000 applicações ate ao fim de 1890
em Inglaterra, no continente,
Indias, America do sul, colonias, etc.

AGENCIAS

PARIS.—RUE PORTALIS, 15. Para Portugal, Hespanha, Fraça 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.

MALA REAL PORTUGUEZA

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



Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

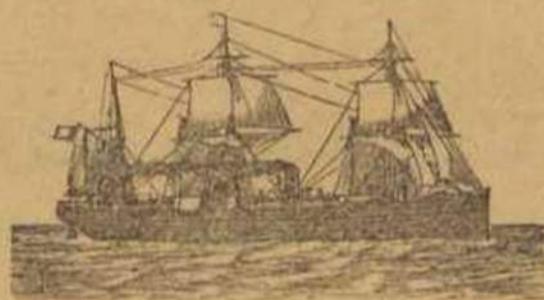
MOÇAMBIQUE

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

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

Roga-se aos srs. passageiros e carregadores o obsequio de dirigirem os seus pedidos ao escriptorio da empreza — Rua das Arsenais, 54, 1.º andar — recebendo-se encommendas na praça do Municipio, 6; até ao dia 19, inclusivé.

Royal Mail Steam Packet Company (MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL
Em 21º de dezembro o paquete
CLYDE

Para S. Vicente, Pernambuco, Bahia,
Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres
Fazendo escala por Las Palmas

O paquete «MAGDALENA», esperado em 15 ou
de dezembro para

Southampton e Antuerpia

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

Há a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portuguezes.

AGENTES

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

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