

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua de Santo Antão, 109 — LISBOA

## Encadernações do 4.º anno

Prevenimos os nossos estimaveis assignantes de que temos promptas as encadernações do 4.º volume, podendo enviar-nos os seus números e a quantia de 700 réis, recebendo em troca o volume encadernado.

## SUMMARIO

Boletim financeiro de Lisboa, por J. P.

A nova pauta hespanhola.

Parte official. — Portaria de 3 de Fevereiro do ministerio da Fazenda — portarias de 20 e 28 de janeiro e condições do concurso para o fornecimento de carvão, pelo ministerio das Obras Publicas.

Tarifas de transporte. — Nova tarifa de mercadorias — Viagens circulatorias.

Caminhos de ferro hespanhoes, II.

Freio de vacuo automatico.

Os negocios da Companhia Real.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro de Paris, por G. Pessard.

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

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Patentes de invenção, concedidas e caducadas nos mezes de novembro e dezembro de 1891.

Receitas e movimento da rede da Companhia Real.

Linhas portuguezas. — Novo horario — Ascensores de Lisboa — Elegante cartaz — Ascensor do Chindo.

Linhas hespanholas. — Norte de Hespanha — Portugalete a Santurce — De Jerez a Puerto de Santa Maria — De Sangüesa a Huesca — Suburbios de Madrid — Torralba a Soria.

Linhas estrangeiras. — Franca — Alemanha — Austria-Hungria — Suissa — Colonias inglezas — Estados Unidos.

Companhia dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa. — Continuação do relatorio.

Mercado de metaes.

Arrematações.

Avisos de serviço.

Anuncios.

## Boletim financeiro

Lisboa, 15 de fevereiro de 1892.

A crise financeira, que ha quasi um anno assoberba o paiz, trazendo as maiores difficuldades á sua administração, aggravou-se e complicou-se inesperadamente pela demissão do sr. Marianno de Carvalho e pelas circumstancias que determinaram como que uma liquidação forçada da nossa situação, precipitando acontecimentos, que talvez conviesse mais aos interesses ao paiz, ter retardado para ver se era possivel attenuar mais ou menos sensivelmente as suas consequências. O novo ministro da fazenda, sr. Oliveira Martins, entendeu que, perante a gravidade da crise, avultando os encargos do estado e um enorme desequilíbrio orçamental, a primeira e a mais urgente necessidade era procurar, por todos os meios, realizar o equilibrio do orçamento, ainda que para isso se recorresse a sacrificios extremos. A opinião, revelada, com extraordinaria coragem, da verdade da situação financeiro do paiz, dispol o desde logo a auxiliar a obra do governo, exigindo apenas energia e desassombro na sua acção reformadora, promptidão e firmeza na execução dos seus processos de economia. Dominado por estas rasões supremas da salvação publica o sr. ministro da fazenda foi obrigado a adoptar para as suas medidas financeiras as soluções mais rudimentares e,

por isso mesmo mais praticas, visto que as urgencias do momento lhe não permittiam o estudo e elaboração de planos mais vastos e mais complicados.

Assim, o sr. ministro da fazenda recorreu a expedientes já conhecidos da nossa administração financeira e de que já haviam lançado mão alguns dos seus antecessores (sr. Falcão em 1848, sr. Fontes em 1852, sr. de Samodães em 1869) isto é, redução nos juros da divida publica, deducções nos vencimentos do funcionalismo, e lançamento de addicionaes sobre as contribuições do estado, tudo isto subordinado a um plano de lançamento proporcional e distribuição progressiva. Paralellamente á apresentação d'estas medidas o governo procurava, pelos diversos ministerios, reduzir tanto quanto possivel, sem desorganisar os serviços publicos, as despesas do estado, reduções que se comprometteu na commissão de fazenda a fazer exceder a somma de 3:000 contos de réis. O paiz não recebeu mal as propostas do sr. ministro da fazenda e isto indica claramente que reconhece a gravidade da situação, e comprehende que sem sacrificios onerosos será impossivel salvar a nação de um desastre horroroso em que poderiam sossobrar a sua independencia e liberdade. Está muito adiantada na camara dos senhores deputados a discussão das medidas de fazenda, estando concluida a generalidade e devendo provavelmente terminar n'esta semana a especialidade, por forma que os projectos respectivos, depois de approvados pela camara dos dignos pares, convertidos em lei do paiz, possam ser começados a executar no dia 1.º de março proximo futuro.

A attitudo, firme e correcta, do governo portuguez causou excellente impressão no estrangeiro, e os principaes jornaes financeiros da Europa, notoriamente os inglezes, allemães e francezes, manifestaram-se favoraveis á redução do juro da divida publica, como meio de assegurar a resolução da crise, e de preparar uma vida nova no nosso regimen economico, fazendo todos justiça á tradicional honradez e houbriedade portugueza e mostrando-se confiados nos recursos do paiz, que reúne elementos de sobra para liquidar os seus compromissos e restaurar as suas finanças. Apenas alguns jornaes politicos, especialmente os inglezes, que se nos têm mostrado particularmente hostis, tiveram algumas palavras de protesto contra a redução do juro da divida publica, classificando-a como prova de que Portugal não pôde mais honrar os seus encargos, nem que o facto não tivesse procedentes e em nações muito mais poderosas e de muito maiores recursos do que nós. A verdade é que, ainda mesmo com a redução proposta de 30 p. c. a renda portugueza ficará sendo uma das primeiras da Europa e das que mais vantajosamente podem ser aproveitadas para emprego de capitaes.



A discussão da pauta arrasta-se lentamente na câmara dos senhores deputados e parece ter perdido já todo o interesse. As alterações propostas são pouco importantes e representam antes a defesa de interesses especiaes, que nem de classes se podem dizer, de que a dos grandes interesses geraes do commercio e da industria, que esses parecem tersi attendidos na primitiva elaboração da pauta e nas modificações n'ella introduzidas, sob reclamações dos interessados, pela comissão especial parlamentar. A opinião começa agora a pronunciar-se no sentido de uma prompta negociação de tratados, especialmente com a França. Na ultima semana constou aqui por intermedio de um jornal allemão, *Franckfurter Zeitung*, que o ministro de Portugal em Londres, sr. de Soveral, fôra expressamente a Berlim afim de expor as condições economicas e financeiras do nosso paiz e tratar de lançar as bases de um tratado de commercio entre as duas nações. Sendo, como se deve acreditar, verdadeira esta informação, vê-se que o governo portuguez segue, n'esta questão dos tratados de commercio, a politica que mais se harmonisa com os verdadeiros interesses do commercio nacional, nas actuaes circumstancias e a que mais pode mover e interessar a França, que começa a reconhecer praticamente o erro da politica economica que ultimamente adoptou e que a isolará fatalmente das nações commerciaes, creando-lhe uma situação insustentavel.

Vão-se realisando as previsões, que aqui fizemos, em tempo ácerca das consequencias do desastre do *Banco Lusitano*. Erros accumulados desde a manifestação das suas primeiras difficuldades e alguns dos quaes pertencem ao governo, que dada a suspensão de pagamentos d'aquella casa bancaria devia ter logo nomeado uma comissão de banqueiros que conhecesse das suas condições e circumstancias, como o governo francez fez em identicas circumstancias com o *Comptoir d'Escompte*, tiveram a sua fatal e inevitavel solução na intervenção da justiça, que n'este momento está fazendo o arrolamento de todos os valores afim de se pôr a claro o verdadeiro estado do banco e sobre esse balanço rigoroso ser tomada então uma resolução definitiva, que já bem se pôde suppor qual ella será.

A crise de trabalho aggravou-se consideravelmente na ultima quinzena especialmente em Lisboa e Porto. A causa principal d'esta crise é um excesso de população operaria accumulada nas duas capitães, excesso produzido pela constante immigração de operarios nacionaes e estrangeiros, que nos ultimos annos affluiram aqui por causa do extraordinario desenvolvimento dado ás obras publicas e particulares. Circumstancia digna de notar é esta. Na actual crise não se manifestou ainda um facto caracteristico das crises motivadas pelo excesso de população operaria, isto é, a concorrência do salario. Os operarios sem trabalho não o procuram nem o acceitam por menor preço do que o normalmente estabelecido, de modo que o salariado se tem mantido inalteravel, succedendo mesmo que, em relação a certas classes, se tem elevado alguma cousa, o que representa uma excepção curiosa aos phenomenos geraes das crises d'esta ordem.

Começam a publicar-se os relatorios annuaes dos diversos bancos e companhias e por elles se vê, ainda uma vez, que o paiz tem grandes recursos e que o estado geral economico e financeiro não é tão mau como se poderia suppor pelo que tem succedido. Deprehen-

de-se da leitura d'aquelles documentos que a crise affecta principalmente o credito do estado e que as maiores e as mais graves difficuldades se reflectem por isso na administração do propria estado. Os relatorios dos bancos e companhias contrastam impressionadoramente com o relatorio desolador do sr. ministro da fazenda. Na nossa proxima revista faremos um largo estudo sobre esta manifestação importante da vida economica da nação.

A questão dos caminhos de ferro. Julgamos util reproduzir aqui as condições — não conhecidas ainda em Lisboa — do accordo que acaba de realisar-se entre os *comités* dos obrigacionistas francezes e o sr. conde de Burnay, presidente do conselho de administração da *Companhia Real*. Estas condições, formuladas n'uma carta dirigida por mm. Kergall e Cottet ao sr. conde de Burnay, são do theor seguinte: — «Os *comités* estão resolvidos a delegar cada um dois administradores debaixo das seguintes condições que devem ser acceites pelo conselho: — 1.º — O conselho tomará todas as medidas necessarias para que o balanço se conclua o mais promptamente possível; — 2.º — Se d'esse balanço resultar que os rendimentos da companhia não são sufficientes para equilibrar os encargos, o conselho reclamará do governo a lei necessaria para regularisar a situação da Companhia e dar aos credores a administração effectiva de sua hypotheca até ao momento em que esteja em dia o pagamento integral das obrigações, juro e amortisação; — 3.º — O conselho assegurará o funcionamento da comissão acima mencionada e deverá igualmente auxiliar a obra da reorganisação da Companhia.»

A quinzena no nosso mercado commercial e financeiro foi má. O dinheiro em regular quantidade, quasi inalteraveis os preços: — reportes 7 p. c., descontos de 6 a 7 p. c., mercado de fundos completamente desanimado, mais fracas as inscrições em consequencia da diminuição da procura, baixa nas obrigações de 4 p. c., pouca procura das de 4 1/2 p. c., paralysação das transacções sobre tabacos, desfavorecidissimas as accções dos bancos e companhias apesar dos relatorios lisongeiros e dos bons dividendos. As propostas do governo tendendo a equilibrar a receita com a despesa parecem não ter inspirado grande confiança no espirito publico. As inscrições d'assentamento realisaram-se no sabbado a 36,80, as de coupons a 36,50, os titulos da divida externa a 36,50, as obrigações prediaes de 5 p. c. a 80.500 réis, de 4 1/2 p. c. a 77.000 réis, as de 6 p. c. a 90.000 réis. As accções dos Caminhos de Ferro desceram a 14.000 réis. O agio das libras subiu a 1.260 réis, preço exagerado que só se explica pelo monopolio que estão fazendo d'esta especie metallica os seus possuidores, exagero tanto mais evidente quando os cheques regularam aos seguintes preços: — *Londres* 41 7/16 (p) 41 5/8 (d), — *Paris* 678 (p), 674 (d). Tem apparecido algum papel cambial não só do Brazil mas tambem como resultado de exportação nacional. São, porém, muito graves as noticias recebidas ácerca da situação politica do Brazil, julgando-se imminente uma nova revolução.

Nos mercados externos a animação nos papeis de credito é muito limitada. A baixa dos fundos portuguezes e brazileiros tem disposto mal os animos por forma que os resultados d'este mau humor se tem extendido a outros valores.

J. F.



## A nova pauta hespanhola

Tem passado despercebida para todos — cremos — no nosso paiz, a nova pauta que o reino visinho poz em vigor desde 1 do corrente.

E não obstante, apesar da pequena cifra relativamente que representa o nosso balanço annual de exportação para aquelle paiz, não é de pouca importancia este facto, pelo desenvolvimento de relações que poderíamos conseguir por meio de um tratado de commercio, algumas das quaes ainda mantinhamos em varios ramos com as taxas da pauta geral, mas que por completo ficam annulladas com a nova pauta.

O nosso commercio de exportação para Hespanha tem diminuido nos ultimos annos pela carencia de tratado.

A estatistica do ultimo quadriennio liquidado dá-nos os esclarecimentos seguintes:

Valor, em mil réis, da exportação para Hespanha

DESIGNAÇÃO	1887	1888	1889	1890
Animaes e seus productos .....	28:370	27:820	30:887	42:170
Lã e pellos .....	4:245	4:511	5:879	5:366
Seda .....	681	923	774	1:088
Algodão .....	4:992	4:259	7:340	5:893
Linhos e seus congenes .....	2:633	4:876	2:137	1:415
Madeira .....	93:065	81:906	96:550	96:057
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc.	18:009	14:594	19:523	26:689
Metaes .....	11:105	9:157	17:214	9:558
Substancias alimenticias .....	440:961	397:936	341:814	293:541
Instrumentos, machinas,apparelhos e utensilios empregados na sciencia, nas artes, etc. ....	4:288	6:004	6:180	11:660
Diversas substancias e productos .....	207:288	138:551	189:167	108:175
Manufacturas diversas .....	20:475	17:722	29:081	22:190
Mercadorias livres de direitos de exportação .....	374:192	290:977	349:427	255:703
	1.210:304	939:236	1.104:73	879:505

Por aqui se vê que de 1:210 contos, em 1887, estamos reduzidos a 879 em 1890, havendo apenas em 1889 a subida de 165 contos sobre o anno anterior, especialmente nas classes 1.<sup>a</sup>, 6.<sup>a</sup>, 8.<sup>a</sup>, 9.<sup>a</sup>, 11.<sup>a</sup> e 12.<sup>a</sup>, e nas mercadorias livres de direitos, augmentos que se transformaram em notaveis diminuições no penultimo anno.

Pela nova pauta os artigos que especialmente constituem a nossa exportação para aquelle paiz ficam, na sua maior parte, por tal modo sobrecarregados, que esta exportação, de pequena, tornar-se-ha nulla em muitos d'elles.

Seguindo a ordem do *arancel* hespanhol e buscando n'elle os generos em que as nossas vistas mais devem attender, temos o seguinte:

**Pedras.** — Enviámos áquelle paiz em 1890 em marmores, granitos e pedra preparada 7.284 toneladas no valor de 15:400.000 réis e maior foi, por certo, a exportação de 1891, como maior seria nos annos seguintes, desde que a fama dos nossos marmores mais se vinculasse, pelo acabamento de obras com elles construidas, como a cathedral de Almudena e outras.

Este artigo, que pagava 6 pesetas por tonelada, fica pagando 40, e sabido o seu pequeno valor reconhecer-se-ha que é negocio morto para nós.

**Coke.** — Tambem se conseguiu introduzir ha annos em Madrid o coke das nossas fabricas de gaz, exportando-se em 1890 200 toneladas e mais de 500 em 1891. De 1,35 pesetas que pagava fica pagando 3 pesetas. Não é differença que torne prohibitivo o negocio, mas nem por isso deixará de prejudicial-o.

A *madeira* de que exportámos para Hespanha a apreciavel quantidade de 7.421 toneladas, no valor de 96 contos, é elevada no direito de 2,75 o metro cubico

(657 kilos) a 6 pesetas, isto é, mais que duplica a taxa antiga, passando de 4 pesetas 18 centimos a 9 e 13 a tonelada.

O *sal* era antigamente um dos productos que em maior quantidade enviavamos ao reino visinho.

A terminação do tratado de commercio veio annullar esta exportação, gravando a mercadoria, na sua entrada em Hespanha, com os direitos da 1.<sup>a</sup> columna do *arancel* em logar dos da 2.<sup>a</sup>, respectiva as *nações convencionadas*.

Esse direito, que já era de 5,40 pesetas a tonelada, fica sendo de... de 39!

O *bacalhau* portuguez podia e devia constituir um producto importante do nosso commercio com o visinho reino. Os mares que banham o norte e sul da peninsula não produzem este peixe e as povoações pobres d'aquelle reino consomem n'ó em grande quantidade.

E' assim que a Hespanha se torna subsidiaria, na importação d'este producto, de todos os paizes que podem enviar-lh'o, e o nosso estava n'essas condições melhor do que todos os mais distantes.

Em 1890 mandámos para ali 555 toneladas, que pagaram direitos á razão de 23,50 pesetas; o direito hoje passou a ser de 36 pesetas, o que representa um augmento superior a 50 %, que, se não impossibilita a exportação, bastante deve prejudicar a.

Terminamos pelo nosso principal producto agricola. O *vinho* não constituia um importante factor nas nossas relações commerciaes com o visinho reino, que tanto em vinhos communs como em licorosos é rico em quantidade e qualidade, chegando-lhe ainda para o exportar em grande massa. Todavia o nosso vinho do Porto e algum commum para lotação ali ia, e ninguem poderá afirmar que uma circumstancia qualquer não possa n'uma indeterminada epocha fazer concorrer ali este nosso producto.

Pois o vinho fino passa simplesmente do direito de 2 pesetas por 100 litros ao de 160 pesetas! Isto é, os hespanhoes que quiz rem beber vinho do Porto teem que... fabrical-o.

Não podemos, nem é preciso, alongar-nos mais para demonstrar a necessidade urgente que se evidencia do estabelecimento de um tratado de commercio com o visinho paiz. Vae n'isso uma boa parte do nosso desenvolvimento de relações internacionaes e mesmo do nosso viver economico, porque, a par do beneficio que encontrariam os nossos productos na sua entrada ali, muitos ha de origem estrangeira de que não podemos prescindir e de que o nosso irmão da peninsula nos poderia abastecer em muito mais vantajosas condições do que as nações mais affastadas.

## Parte Official

### Ministerio dos Negocios da Fazenda

#### Gabinete do ministro

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em contravenção do disposto nos artigos 13.<sup>o</sup> a 15.<sup>o</sup> do regulamento do imposto de transitio nos caminhos de ferro, de 20 de setembro de 1888, retido em seu poder a importancia das liquidações do mesmo imposto, por ella arrecadado de conta do thesouro, liquidações effectuadas durante o anno de 1891, e que até ao fim de novembro proximo passado ascendiam á quantia de 93:588.7910 réis, e sendo necessario que essa quantia entre immediatamente nos cofres publicos: determina Sua Magestade El-Rei que a administração geral das alfandegas e contribuições indirectas dê as ordens e providencias necessaries para o cumprimento immediato do disposto no citado regulamento de 20 de setembro de 1888, de forma que a fazenda seja paga da referida importancia de réis 93:588.7910, nos termos legais.

Paço, aos 3 de fevereiro de 1892.—Joaquim Pedro de Oliveira Martins.



**Direcção geral de obras publicas e minas****2.ª Repartição—Caminhos de ferro**

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que sejam aclaradas as disposições da portaria de 16 de novembro ultimo, relativa á reunião n'uma só das estações de Braço de Prata e Poço do Bispo, Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 24 de dezembro proximo passado, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem ordenar que as duas estações de Braço de Prata e Poço do Bispo constituam uma unica estação, considerada de entroncamento, e como tal pertencendo para todos os effeitos ao ramal de Santa Apollonia a Bemfica e á linha de leste, fazendo-se o serviço de passageiros unicamente no edificio de Braço de Prata e o de recepção e expedição de mercadorias nos caes de Poço do Bispo ou nos de Braço de Prata, á vontade dos expedidores, ficando por esta forma aclaradas as disposições da referida portaria de 16 de novembro de 1891.

O que se comunica ao director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Paço, em 20 de janeiro de 1892.—*Visconde de Chancelleiros.*

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 3 de dezembro proximo passado da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 31 de outubro ultimo de uma passagem superior da estrada real n.º 16, Barreiro á fronteira por Salvaterra do Extremo, ao kilometro 62,430 do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem, apresentado pela companhia dos caminhos de ferro meridionaes.

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

Paço, em 20 de janeiro de 1892.—*Visconde de Chancelleiros.*

Para o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem.

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar que se abra concurso no ministerio das obras publicas, commercio e industria para a adjudicação do fornecimento de 3:000 toneladas metricas de carvão de pedra proprio para machinas de locomotivas para a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, designando-se para este concurso o prazo de trinta dias, contados da data do respectivo annuncio; e devendo a abertura de propostas ter lugar perante a commissão, que opportunamente se nomeará.

Paço, em 28 de janeiro de 1892.—*Visconde de Chancelleiros.*

Para o conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Em virtude do disposto em portaria de 28 do corrente mez, se annuncia que, pelo espaço de trinta dias, se abre concurso no ministerio das obras publicas, commercio e industria, para arrematação do fornecimento de 3:000 toneladas metricas de carvão de pedra, proprio para machinas locomotivas, nos termos das clausulas d'este annuncio e com as condições que abaixo se transcrevem.

1.ª O prazo do concurso começa a correr da data d'este annuncio e termina no dia 3 de março de 1892, pelas doze horas do dia.

2.ª A abertura das propostas terá lugar, pelas doze horas do referido dia 3 de março de 1892, n'uma das salas do ministerio das obras publicas, commercio e industria, perante a commissão que para tal fim for opportunamente nomeada.

3.ª Os arrematantes ficam sujeitos ás clausulas e condições geraes de empreitadas de obras publicas de 28 de abril de 1887 na parte applicavel e instrucções para a arrematação, adjudicação de obras publicas e suas respectivas liquidações de 18 de julho de 1887 e disposições da portaria de 20 de fevereiro de 1889, em tudo que não for contrario ás condições d'este fornecimento.

4.ª Os documentos e propostas de preço a que se referem as condições 1.ª e 2.ª deverão ser escriptos em papal sellado, sem o que não serão accetites.

Direcção geral das obras publicas e minas, 30 de janeiro de 1892.—O conselheiro director geral, *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça.*

**Condições para o fornecimento de 3:000 toneladas metricas de carvão de pedra, proprio para machinas locomotivas para a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, a que se refere o annuncio de 30 de janeiro de 1892**

1.ª Para ser admittido a licitar é necessario que o concorrente mostre que effectuou na caixa geral de depositos ou na sua delegação no Porto, em dinheiro ou em titulos da divida publica portugueza, pelo seu valor no mercado, o deposito provisorio da quantia de 550.000 réis, e que apresente documento pelo qual se obrigue a fazer o deposito definitivo de 5 por cento do preço da adjudicação.

§ unico. Os depositos provisorios serão restituídos logo que seja approvada a adjudicação, á excepção do que pertence ao licitante preferido, que só o será na liquidação final do contracto.

2.ª As propostas serão feitas em carta fechada, e poderão ser apresentadas pelo proprio concorrente ou por seu legitimo procurador, munido de poderes especiaes para todos os actos do concurso e licitação.

3.ª As cartas fechadas deverão conter:

1.ª Fechada separadamente a proposta do preço e o nome do concorrente;

2.ª Os documentos exigidos na condição 1.ª;

3.ª Nota assignada pelo concorrente da analyse do typo do carvão que se propõe fornecer, com a designação da percentagem carbone, cinzas, agua, enxofre, hydrogeneo, oxigeneo e azote.

4.ª As propostas para o fornecimento serão do teor seguinte:

«O abaixo assignado (profissão e residencia) obriga-se ao fornecimento de 3:000 toneladas de carvão de pedra das minas de... que será embarcado no porto de... pelo preço de... (por extenso e algarismos) nos termos e condições a que se refere o annuncio da direcção geral das obras publicas e minas de 30 de janeiro de 1892.

(Data e assignatura).

5.ª A proposta que não for conforme com o modelo estabelecido nas presentes condições será nulla e de nenhum effeito.

6.ª Quando differentes licitantes tiverem offerecido effectuar o fornecimento pelo mesmo preço e que este seja o minimo entre todas as propostas, proceder-se-ha em acto continuo á licitação verbal entre os ditos licitantes sómente, por espaço de um quarto de hora, a differença porém entre cada um dos lançes nunca será inferior a 10 réis por tonelada.

§ unico. Entende-se que desiste do concurso o licitante que se recusar a offerecer lanço na licitação verbal.

7.ª O governo reserva se o direito de não fazer a adjudicação se as condições da proposta não convierem aos interesses do estado.

8.ª O concorrente cuja proposta for accetite fará no prazo de cinco dias da data em que lhe for dado conhecimento da acceitação, o deposito definitivo de 5 por cento, a que se refere a condição 1.ª, e nas mesmas especies, lavrando se em seguida o termo da adjudicação.

§ 1.ª Se o licitante preferido não fizer o deposito definitivo no prazo determinado, perderá o deposito provisorio em favor do estado.

§ 2.ª No deposito definitivo levar se-ha em conta ao arrematante o deposito provisorio feito para o concurso de licitação.

9.ª Quando o arrematante se recusar a assignar o contracto ou, tendo-o assignado, não satisfizer os fornecimentos nos prazos contractados, poder-se-ha rescindir o contracto, revertendo em favor do estado as quantias retidas em deposito ou executar o fornecimento por administração, correndo qualquer excesso ou augmento de despesa por conta do arrematante.

§ unico. O acto de rescisão de contracto é um direito que o governo exerce definitivamente.

O 10.ª arrematante fica sujeito ás clausulas e condições geraes de empreitadas de 28 de abril de 1887 na parte applicavel.

11.ª O termo de contracto levará em cada meia folha um sello de 100 réis, e o encerramento será feito sobre um sello de 500 réis; estes sellos serão á custa do arrematante.

12.ª O carvão será hulha de primeira qualidade de recente extracção, livre quanto possivel de enxofre ou pyrites e materias extranhas, e deve:

1.ª Arder com chamma longa sem produzir muito fumo;

2.ª Não se tornar viscoso adherindo ás grelhas;

3.ª Não crepitar nem reduzir-se a fragmentos durante a combustão;

4.ª Não se reduzir a pó que cáia pelas grelhas quando o fogueiro picar o fogo.

13.ª A proporção maxima dos miudos de qualquer carregamento é fixada em 15 por cento. Por cada centesimo a mais soffrerá o fornecedor a deducção de 50 réis por cada tonelada d'esse carregamento, não podendo todavia em caso algum a proporção dos miudos exceder a 20 por cento.

§ unico. Sempre que os empregados incumbidos da recepção julguem que os miudos excedem a tolerancia admittida, deverá o carvão, antes de passar ao deposito, correr n'um crivo cujas barras estejam distanciadas 2 centimetros.

14.ª O teor maximo das cinzas é fixado em 4 por cento, e a avaliação será feita por ensaios em amostras tiradas de cada navio, e que representem, quanto possivel, a qualidade media do carregamento; por cada centesimo a mais soffrerá o fornecedor a deducção de 100 réis por tonelada.

As fracções não serão tomadas em conta nem para as cinzas nem para os miudos.

15.ª Se o carvão for recebido molhado, far-se-ha a apreciação da agua por ensaios especiaes, deduzindo-se o peso da agua do peso do carvão no respectivo pagamento.



16.ª Cada carregamento será acompanhado de um certificado do consul portuguez no porto de embarque, em que se declare que o carvão procede dos jazigos d'onde se obrigou a fornecer.

17.ª O carvão, duas vezes joeirado, será posto sobre wagons no caes da estação da alfandega do Porto.

18.ª A pesagem do carvão será feita na báscula da estação da alfandega do Porto.

Os pagamentos serão realizados em vista dos pesos acima encontrados.

19.ª Os pagamentos serão mensaes e feitos ou nas thesourarias do ministerio das obras publicas, ou da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, como melhor convier ao fornecedor.

§ unico. Em cada pagamento será feita a deducção de 10 por cento da importancia documentada, que será restituída ao fornecedor com o deposito definitivo, concluido que seja o fornecimento e cumpridas as formalidades legais.

20.ª O fornecedor terá sempre o direito de assistir, por si ou seus representantes, ás operações de pesagem, incineração, apreciação de miudos e da quantidade de agua.

Não assistindo a qualquer das operações, ser-lhe-ha da lo conta pela administração.

21.ª O governo, por si ou pela administração interessada, reserva-se o direito de mandar fazer em qualquer epocha a analyse chimica do carvão em qualquer estabelecimento publico, ou por pessoa de reconhecida capacidade, quando n'este caso tenha o assentimento do fornecedor.

22.ª Quando por duas analyses feitas em amostras tiradas dos differentes carregamentos se reconhecer que o carvão é inferior áquelle que o fornecedor se obrigou a fornecer, ou quando deixe de ser cumprida pelo fornecedor qualquer das clausulas do contracto, poderá este ser rescindido, revertendo os depositos de garantia em favor do Estado.

23.ª O governo não é obrigado a receber mais de 150 toneladas por dia, qualquer que seja o numero de navios que o fornecedor tenha a descarregar.

24.ª O fornecimento do carvão começará, o mais tardar, quinze dias a contar da data que ao fornecedor fôr notificada a adjudicação do fornecimento, e será feito por fôrma que não serão recebidas menos de 1:000 toneladas, nem mais de 1:500 mensalmente; todavia o fornecimento deve estar completo até ao dia 31 de maio de 1892.

§ unico. Se na epocha acima indicada o fornecimento não estiver completo, ou se em qualquer occasião o fornecimento mensal até então feito for inferior a 1:000 toneladas, será imposta ao fornecedor uma multa de 300 réis por cada tonelada, que faltar á media mensal, podendo, além d'isso, o governo rescindir, *ipso facto*, o contracto.

25.ª O preço de cada tonelada comprehende todas as despesas a fazer com elle até á sua entrega; a cargo do governo ficam unicamente os direitos consignados na pauta das alfandegas em Portugal e as despesas de pesagem, empilhamento e ensaios.

§ unico. Quaesquer direitos, consignados nas pautas das alfandegas em Portugal, serão pagos pelo fornecedor, que os rehavirá do governo, em vista dos documentos passados por aquella casa fiscal.

Direcção geral das obras publicas e minas, em 30 de janeiro de 1892.—O conselheiro director geral, *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça*.

Por ordem superior se annuncia que, tendo a companhia do caminho de ferro de Guimarães requerido prorrogação por mais nove mezes dos prazos a que se refere a condição 56.ª do alvará de 2 de abril de 1891, publicado no *Diario do Governo* n.º 76, de 8 do mesmo mez, prazos que, por despacho ministerial de 7 de agosto de 1891 tinham sido prorogados até 7 do corrente mez; s. ex.ª o ministro das obras publicas, commercio e industria, lavrou no respectivo requerimento o seguinte despacho:

Attenta a continuação das circumstancias financeiras que já motivaram os despachos de prorrogação de praso, datados de 8 de maio e 7 de agosto de 1891, mas sem de fôrma alguma reconhecer ou admittir que se realisa caso de força maior, nos termos da condição 62.ª do alvará de concessão, para reconhecer á companhia requerente direito com tal fundamento, como pretende allegar-se; prorrogo por simples equidade, de que não resulte jamno ou perda para o estado, por mais seis mezes os prazos fixados no alvará de concessão, e que a companhia ainda não tenha cumprido, com as seguintes condições:

1.ª Que no praso de dois mezes, a contar d'esta data, a companhia cumpra as prescripções constantes do parecer de 16 de novembro ultimo da junta consultiva de obras publicas e minas, approvado por despacho de 6 do corrente mez;

2.ª Que os estudos do caminho de ferro de Guimarães a Fafe não serão appovados sem que a companhia haja previamente feito o deposito de que trata a condição 64.ª do alvará de 2 de abril de 1891, publicado no *Diario do Governo* n.º 76, de 8 do mesmo mez. No caso que dentro do praso dos dois mezes fixado, na condição 1.ª d'este despacho, a companhia não cumpra integralmente

as referidas prescripções da junta consultiva, esta prorrogação caducará, *ipso facto*, e bem assim a concessão nos termos da condição 56.ª do mencionado alvará de 2 de abril de 1891.

Paço, em 8 de fevereiro de 1892.—*Visconde de Chancelleiros*.  
Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 8 de fevereiro de 1892.—O Conselheiro director geral, *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça*.

## Tarifas de transporte

**Nova tarifa de mercadorias.**—Vae ser brevemente reformada a actual tarifa n.º 1 da Companhia Real, reduzindo de 6 a 5 as séries, augmentando alguns preços e diminuindo outros.

Logo que este projecto seja convertido em realidade os nossos leitores serão minuciosamente informados, dando-se, como annexo ao jornal, a referida tarifa.

**Viagens circulatorias.**—Além da suppressão do serviço directo ordinario entre Hespanha e França, de que damos adiante noticia, a companhia do norte de Hespanha, tambem em vista das differenças de cambio, resolveu propôr a todas as demais linhas combinadas a terminação da venda de bilhetes circulatorios Hespanha-França e Portugal-França. Finda, pois, em 31 de março a venda d'aquelles bilhetes em Portugal.

Prevenimos os nossos estimaveis assignantes de que, em vista d'esta resolução, só por intermedio da *Gazeta dos caminhos de ferro* podem, em Portugal, obter bilhetes circulatorios, não só em França como em todos os demais paizes da Europa.

## Caminhos de ferro hespanhoes

### II

No nosso ultimo artigo mostrámos quanto eram exagerados os temores que o aggravamento da perda de cambio havia feito conceber para o bom funcionamento do serviço dos titulos emittidos pela Companhia do Norte de Hespanha. Agora vamos ver que a Companhia de Madrid Zaragoza-Alicante tambem não está comprometida.

As obrigações emittidas ou tomadas a cargo por esta Companhia são:

As obrigações de hypotheca, comprehendendo as series 1 a 16;

As obrigações de 2.ª hypotheca, comprehendendo as series 17, 18 e 19; estas obrigações teem primeira hypotheca sobre as linhas de Sevilha a Huelva e de Mérida a Sevilha;

As obrigações de 3.ª hypotheca, comprehendendo a serie 20; estas obrigações teem primeira hypotheca sobre a linha de Aranjuez a Cuenca;

As obrigações Cordova-Sevilha que foram tomadas a cargo pela Madrid-Zaragoza em consequencia do resgate, por contracto de 24 de junho de 1875, da linha de Cordova a Sevilha, sobre a qual ellas teem primeira hypotheca: garantindo o serviço regular d'estas obrigações, a Companhia Madrid-Zaragoza não lhes attribuiu titulo hypothecario algum sobre a sua propria rede;

As obrigações Ciudad-Real a Badajoz que foram tomadas a cargo pela Madrid-Zaragoza em consequencia da compra, por contracto de 8 de abril de 1880, da antiga Companhia de Badajoz. Estas obrigações teem primeira hypotheca sobre a linha de Ciudad-Real a Badajoz, mas, garantindo-lhes o serviço regular dos juros



e amortisação, a Companhia de Madrid-Zaragoza não lhes attribuiu direito hypothecario algum sobre a sua propria rede.

Como a Companhia de Madrid-Zaragoza reúne todas as suas linhas em uma só conta de exploração, não é possível avaliar o que pôde representar, como garantia, a hypotheca especial attribuida ás cinco categorias de obrigações. Esta conta geral d'exploração apresentou-se da seguinte maneira para o serviço de 1890:

Receitas brutas.....	54.561:910	
Despesas de exploração.....	21.393:628	
Receitas liquidas.....	33.168:282	
Encargos:		
Juros e amortisação das obrigações.....	24.738:663	
Imposto de transmissão sobre acções e gastos do serviço de pagamento dos coupons.....	560:136	
Perdas de cambio sobre remessas de fundos.....	1.154:486	
Diferença da peseta ao franco resultante das reformas monetarias.....	1.232:603	
Fiscalisação do governo....	256:850	
Total dos encargos.....	27.942:738	27.942:738
O beneficio elevou se portanto a.....	5.225:544	

Já demos aos leitores a explicação da conta intitulada «Diferença da peseta ao franco resultante das reformas monetarias»; não tornamos portanto a fallar n'ella senão para fazer lembrar que a perda que d'ella resulta é constante emquanto não é emitido um novo emprestimo, e a unica parte variavel dos encargos da Companhia é aquella que resulta da perda de cambio sobre remessas de fundos.

Em 1890, por uma perda média de cambio de 4,33 por cento, a Companhia foi obrigada a pagar 1.154.500 pesetas, e ficou-lhe um beneficio liquido de 5.225.500 pesetas. Poderia portanto ter supportado ainda uma perda de cambio quatro vezes mais elevada, ou seja no total superior a 20 por cento, sem que o serviço das suas obrigações se achasse comprometido.

Para o exercicio corrente as receitas brutas em 9 de dezembro ultrapassam em 1.845.655 pesetas as do periodo correspondente do anno de 1890. A julgar pelo augmento das receitas durante as ultimas semanas pôde-se contar que o augmento das receitas, no fim do anno, attingirá pelo menos 2.000.000. Os gastos de exploração não absorverão provavelmente senão aproximadamente o terço d'esta receita toda suplementar, de modo que o exercicio de 1891 dará, pouco mais ou menos, os seguintes resultados:

Receitas brutas de 1890....	54.562:000	
Augmento em 1891.....	2.000:000	
Receitas brutas de 1891.....	56.562:000	
Despesas de exploração de 1890.....	21.394:000	
Augmento em 1891.....	666:000	
Despesas de exploração de 1891.....	22.060:000	
Receitas liquidas de 1891.....	34.502:000	
Encargos:		
Juros e amortisação das obrigações.....	24.739:000	

Imposto e despesas de serviço dos coupons.....	560:000	
Diferença da peseta ao franco.....	1.233:000	
Fiscalisação do governo....	257:000	
Somma.....	26.789:000	
Diferença.....	7.713:000	

A perda de cambio, que foi de  $4\frac{1}{2}\%$  durante o primeiro semestre, elevou-se a  $12\frac{1}{2}\%$  durante o segundo semestre, ou seja em média para todo o anno  $8\frac{1}{2}\%$  sobre 24.739:000 pesetas ou seja..... 2.103:000  
O beneficio liquido do exercicio de 1891 será de pesetas..... 5.610:000

Para 1890 a Companhia repartiu 4.628:000 francos, dando 13 francos por acção. Poderia portanto, para 1891, distribuir o mesmo dividendo e transportar á conta nova o excedente, ou sejam 982.000 pesetas.

A Companhia estaria tanto mais no seu direito de proceder assim, quanto ella dispõe de uma reserva de previdencia que se elevava, em 31 de dezembro de 1890, a 3.916.693 pesetas, e que foi dotada com 597.000 pesetas sobre os beneficios de 1890. Esta reserva representa 18 por cento da importancia dos encargos d'obrigações. De resto, os accionistas podem tanto mais esperar, para 1891, a repartição de um dividendo igual ao de 1890, quanto a Companhia annunciou já o pagamento, desde 2 de janeiro proximo futuro, de um *acompte* de 5 francos sobre os beneficios de 1890.

### III

A Companhia dos Caminhos de Ferro Andaluzez é a terceira das Companhias hespanholas pela importancia dos capitales francezes empregados na empresa. As obrigações emitidas ou tomadas a cargo por esta Companhia são:

As obrigações Andaluzez da primeira série que teem uma hypotheca geral sobre a rede, embora a menção d'esta hypotheca não esteja inscripta nos titulos;

As obrigações Andaluzez da segunda série que teem uma hypotheca especial sobre a linha de Puente Genil a Linares cuja construcção só deve terminar no correr do proximo anno;

As obrigações especiaes Cordova-Malaga teem primeira hypotheca sobre esta linha e que proveem da antiga Companhia comprada em 1879 pelos Andaluzez. Esta ultima Companhia trocou contra obrigações da primeira série a maior parte das obrigações Cordova-Malaga, cujo encargo médio e annual já é só de 188.260 pesetas. Todavia a inscripção hypothecaria não poderá ser annullada senão quando todas as obrigações Cordova-Malaga tiverem sido trocadas.

As obrigações Sevilla-Jerez-Cadiz que eram originariamente em numero de 177.250, das quaes 11.869 em papel côr de rosa, e 86.141 em papel cinzento, provinham da antiga Companhia comprada em 1877 por M. Loring. As 79.240 obrigações em papel amarello proveem da troca das acções no momento d'esta compra. Estas tres séries de obrigações teem uma hypotheca especial sobre a linha Sevilla-Jerez-Cadiz.

Os resultados do exercicio de 1890 apresentam-se da forma seguinte:

Receitas brutas.....	14.432.187
Despesas d'exploração.....	6.357.922
Receitas liquidas.....	8.074.265



Receitas fóra do trafego.....	102.374
Minas de Belmez e Espiel.....	171.791
Productos de capitaes disponiveis.....	166.297
Total das receitas liquidas.....	8.514.727
Encargos:	
Obrigações.....	7.257.941
Contribuições diversas em Hespanha.....	154.632
Juros, despesas de cambio e diversos.....	215.562
Somma.....	7.628.135
A deduzir:	
Juros levados á conta d'installação.....	1.063.087
Fica como encargos.....	6.565.048
Benefícios liquidos.....	1.949.679

A Companhia repartiu um dividendo de 25 francos liquidos ás suas acções, ou seja no total 1.500.000 francos; juntou 97.484 francos á sua reserva e passou á conta do exercicio seguinte 352.195 francos, o que, com os beneficios não distribuidos, provenientes dos exercicios anteriores lhe permite fechar o anno de 1891 com um transporte de 892.208 pesetas.

Para o exercicio de 1891 os encargos serão exactamente os mesmos que os que pesaram sobre o anno de 1890, visto que a linha de Puente Genil a Linares ainda está em construcção e só estará acabada em 1892. Os encargos provenientes dos capitaes empregados para esta linha continuarão a ser levados á conta d'installação. Não haverá outro accrescimento senão o que resulta do aggravamento da perda no cambio. Em 1890 a Companhia, em consequencia de circumstancias particulares, conseguiu perder só 160.000 pesetas ou seja 1 1/2 por cento, quando a perda média de cambio foi de 4,33 por cento. Estas condições favoraveis não se reproduziram em 1891, e a Companhia deverá, para este exercicio, contar com uma perda média de 8 1/2 por cento; applicada ás 6.200.000 pesetas que representam o encargo das obrigações imputado á exploração, esta perda média de cambio corresponderia a 527.000 pesetas. Em compensação as receitas, durante o exercicio de 1891, obtiveram um certo augmento que, em 9 de dezembro, attingia 241.000 pesetas e que, para o exercicio inteiro, parece dever elevar-se a 300.000 pesetas. As despesas d'exploração não absorverão provavelmente mais do terço d'esta receita bruta suplementar, de forma que a importancia das receitas liquidas seria augmentada com 200.000 pesetas.

Mas este augmento do producto liquido da sua rede de caminhos de ferro não é o unico que a Companhia dos Andaluzes terá obtido: os beneficios provenientes das suas minas de carvão de Belmez e d'Espiel devem ser superiores em 250.000 pesetas, pelo menos, aos de 1890, porque a depreciação do cambio teve por effeito elevar em 10 a 12 por cento os preços dos carvões inglezes que era necessario pagar em ouro; o carvão de Belmez, pagavel em pesetas, achou, graças a este premio de 10 a 12 por cento, o meio de poder lutar até nos portos de Sevilha, de Cadiz e de Malaga, com os carvões estrangeiros, e a Companhia realizou vendas consideraveis.

Os augmentos de beneficios provenientes da rede de caminhos de ferro e das minas bastam para compensar, com pequena differença, o aggravamento dos encargos resultante do augmento da perda de cambio; e o exercicio de 1891 deixará á Companhia um producto liquido quasi igual ao de 1890, isto é, o dividendo de 25 francos poderá ser mantido e a Companhia poderá augmentar com 200 a 300 mil pesetas a somma que tem em

reserva, sob forma de transporte á conta do exercicio seguinte, para se defender contra as eventualidades que poderão produzir-se quando a linha de Puente Genil a Linares entrar, com os seus encargos, na conta d'exploração. De resto, esta linha, alimentada por um trafego local importante e por uma parte do transporte dos chumbos de Linares, promette ser productiva.

A Companhia acaba de annunciar que, desde 2 de janeiro, paga 10 francos liquidos por conta do dividendo de 1891.

### Freio de vacuo automatico

Um novo mappa graphico da comparação entre este freio e os outros systemas em uso nos diferentes caminhos de ferro inglezes, foi publicado agora pela companhia, pelo qual mais se confirma como a excellencia do seu funcionamento, lhe tem grangeado adeptos, subindo em cada anno o numero das suas applicações.

Em 30 de junho de 1880 o numero de applicações era:

Freio de vacuo automatico.....	966
» » » não automatico.....	4.696
» » ar comprimido automatico.....	2.536
» » » não automatico.....	223
» Clark & Webb.....	5.354
Outros systemas.....	2.268

O freio de vacuo não automatico, tendo-se egualado em 1887, no numero de 16.000 applicações ao vacuo automatico, desceu depois d'isso, tendo agora apenas 4.272.

O de ar comprimido automatico que tambem tinha 16.000 applicações em Inglaterra n'aquella mesma data, figura em 30 de julho ultimo apenas com mais 3.500.

A par d'estes o freio de vacuo automatico eleva rapidamente a sua clientella, de 16.000 applicações em 1887 a

21.000 em 1888
28.200 » 1889
35.900 » 1890
39.040 » 1891

### Os negocios da Companhia Real

Damos em seguida, na sua integra, a carta que, pelos presidentes dos dois comités francezes de obrigatarios, foi dirigida ao sr. conde de Burnay, e á qual tem alludido, mais ou menos inexactamente, alguns dos nossos collegas de Porto e Lisboa.

Os termos d'essa carta e a attitude dos jornaes francezes que tratam d'este assumpto com mais insistencia, parecem indicar que, da parte dos grupos francezes, ha, até certo ponto, uma boa tendencia para a conciliação, tão necessaria para que este negocio seja levado a bom caminho.

São estes os desejos tambem do conselho de Lisboa cujo representante, hoje em Londres, não tem deixado de envidar todos os seus esforços para o conseguir.

Paris, 4 de fevereiro.

Sr. Presidente do Conselho de administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Communicando-nos as decisões tomadas pela ultima assemblea geral dos accionistas da sua Companhia, affirmou v. que o novo Conselho repudiava completamente os erros passados e estava animado do maior desejo de dar satisfação aos credores.

Como primeiro acto em apoio das suas declarações e quando lhes demonstrámos que a organização da Commissão de fiscalisa-



ção tal qual tenha sido concebida pela assembleia geral, era legalmente irrealisavel, v. acolheu, sob reserva de ratificação pelo seu Conselho, o pedido que lhe era feito pelos comités dos obrigatarios de nomear uma commissão de verificação a qual v. dará todas as facilidades para estudar o passado, estabelecer a situação real da sociedade e apresentar aos credores um relatório que os habilite a apreciar, com conhecimento de causa, as propostas que em breve lhes serão feitas.

Cada um dos seus comités: Paris, Lyon, Darmstadt, designará pelo menos um membro d'esta Commissão, a qual, logo que seja nomeada, deverá entrar em funções, e, vista a urgencia, apressar o seu trabalho.

Para administrar a Companhia até a elaboração completa d'um accordo com os credores foi nomeado um conselho em que foram reservados logares a disposição dos obrigatarios e v. pede aos comités para os preencher.

Devemos-lhe fazer notar, em primeiro logar, que por titulo algum o obrigatario, n'esta qualidade, pôde ou deve entrar no conselho, porque entende reservar todos os seus direitos e deixar aos accionistas a inteira responsabilidade dos seus actos.

Todavia, visto que o conselho trata de tomar sómente medidas conservadoras tendo em vista activar um accordo com os credores, não vemos o menor inconveniente em fazer designar por cada comité dois accionistas que, ficando em completa communhão de ideias com v., poderão ajudar o a preparar uma solução que terá probabilidade de ser agradavel para a maioria dos credores.

Em resumo, os comités estão despostos a delegar dois administradores cada um nas seguintes condições que deverão ser aceites pelo conselho:

1.º O conselho tomará todas as medidas necessarias para que se estabeleça mais promptamente possível o balanço da companhia;

2.º Se d'este balanço resulta que os productos da companhia não são sufficientes para equilibrar os encargos, o conselho pedirá immediatamente depois ao governo a lei necessaria para regularisar a situação da companhia, e dar aos credores a administração efectiva do seu penhor, até o momento em que o serviço integral das obrigações, juros e amortisação esteja em dia.

3.º O conselho assegurará o funcionamento da commissão de que acima se trata, e que terá igualmente a missão de assistir aos trabalhos de reorganisação da companhia.

Lugo que v. possa, em nome dos seus collegas, declarar que estamos inteiramente d'accordo, os comités lhe designarão os administradores cuja escolha lhes foi reservada.

Acceite, sr. Presidente etc

Os Presidentes dos comités francezes  
assignados: *Kergall e M. Cottet.*

## Carteira dos Accionistas

### Banco de Portugal

O ex.<sup>mo</sup> presidente da assembleia geral designou o dia 20 do corrente mez, 7 horas e meia da noite, para a reunião da assembleia geral extraordinaria, que deve ter logar no edificio do banco, afim de deliberar sobre o contracto provisório de 4 de dezembro de 1891 entre o governo e a administração do banco, com respeito á reforma da lei organica d'este estabelecimento; e outrossim deliberar sobre o projecto de reforma de estatutos, elaborado e proposto pela commissão eleita na sessão da assembleia geral ordinaria de 5 de março de 1890.

A carta convocatoria, n'esta data dirigida aos srs. accionistas, vae acompanhada de dois impressos onde se acham transcriptos os referidos documentos com os seus respectivos relatório ou parecer.

Secretaria da assembleia geral do Banco de Portugal, 4 de fevereiro de 1892.

O 1.º secretario

*Joaquim José Rodrigues da Camara*

Devendo a assembleia geral extraordinaria d'este banco, convocada para 20 do mez corrente deliberar acerca do contracto de 4 de dezembro de 1891, bem como do projecto de estatutos que deverão substituir os que actualmente vigoram, caso aquelle contracto seja approved, e inserindo-se no referido projecto de estatutos disposições que alteram a constituição da assembleia geral ordinaria, e adiam excepcionalmente a d'este anno para o mez de março, o conselho geral do banco resolveu effectuar desde já uma distribuição de lucros na importancia de 3 e meio por cento em referencia ao 2.º semestre do anno de 1891.

A referida distribuição livre do imposto de rendimento começará na proxima segunda feira 8 do corrente das 10 horas da ma-

nhã á 1 da tarde, e continuará todos os dias uteis excepto ás terças e sextas feiras, destinados ao pagamento de dividendos atrasados.

Para cumprimento da portaria do ministerio da fazenda de 14 de agosto de 1885, publicada no *Diario do Governo* de 19 do mesmo mez e anno, terão os srs. accionistas os fructuarios de mostrar no acto do pagamento estar satisfeita a contribuição de registo respectiva a todo o usufructo ou á ultima annuidade vencida.

Banco de Portugal, 5 de fevereiro de 1892.

Pelo Banco de Portugal

Os directores

*José Guilherme Ferreira*  
*Julio José Pires.*

### Companhia de seguros Fidelidade

Por ordem do ex.<sup>mo</sup> sr. presidente e para os fins designados no § 3.º do artigo 16.º e nos artigos 17.º e 18.º dos estatutos é convocada a assembleia geral d'esta companhia a reunir-se no dia 23 do corrente, pelas sete e meia horas da tarde, no escriptorio no largo do Corpo Santo, n.º 13.

Em cumprimento do artigo 13.º dos estatutos estarão patentes aos srs. accionistas nos dias 19, 20 e 22 no mesmo escriptorio os livros e balanço do anno de 1891.

Lisboa, 6 de fevereiro de 1892.

O secretario,

*Victoriano Estrella Braga.*

## Boletim financeiro

*Bolsa de Paris, 13 de fevereiro.*

A facilidade dos reportes e a abundancia de capitales, tendo produzido um excellent effecto na liquidação, todos os valores, e principalmente os fundos francezes subiram rapidamente. O 3 % elevou-se a 95,90 a contado enquanto que a praso se cotava por 95,85; o 4 1/2 ex-coupon de 1,12 subiu exactamente 3 francos a 105,15 curso correspondente a 106,25.

Emquanto a valores estrangeiros a quinzena foi agitada e até, pela sua má tendencia, foram a causa de baixas bastante importantes nas acções de alguns dos nossos principaes estabelecimentos de credito.

Foi por isso que o Banco de Paris desceu até 635, o Lyonnais perdeu o curso de 800 a 795 e outros ainda soffreram depreciações analogas.

O Banco d'Escompte que acaba de reduzir o seu capital de 65 a 25 milhões, foi officialmente cotado, em acções liberadas por completo. Sabe-se que, até agora, os seus titulos tinham apenas o desembolso de 250 francos. Todavia, esta operação não teve o dom de as fazer subir, não valendo hoje mais de 217 francos a acção liberada de 500.

O Foncier inscreve-se a 1:218.

O Exterior desceu de 64 francos a 62,50 em consequencia dos boatos d'uma revolução em Barcelona. Pelo seu lado o Portuguez cabiu violentamente de 28,85 a 27,50 em virtude das difficuldades que apresenta a applicação dos novos projectos de redução d'aquella divida.

O Italiano offerre-se a 90,50. Diz-se que o syndicato allemão abandonou o coupon do novo emprestimo.

O Suez sempre firme pelo persistente augmento das suas receitas subiu de 2.650 a 2.717 para decair, menos agitado, em 2.700.

As acções das nossas companhias de caminhos de ferro estão momentaneamente estacionarias, 1.472 o P. L. M., 1.522, o Orleans e 1.260, o Midi, estacionamento que se explica pela attitudo expectante da economia, determinada pela proxima epoca em que principiarão as novas tarifas de grande velocidade e os novos direitos d'alfandega.

No que se refere á redução do imposto e base da grande velocidade, deve-se esperar que ella produza, por agora, uma diminuição de productos ainda que a experiencia tem já demonstrado que o abaixamento de preços, em materia de transportes, se traduz geralmente em augmento de trafego.

Emquanto á questão das tarifas aduaneiras é pouco mais ou menos uma incognita sobre a qual ninguem pode fazer previsões.

O mais interessado, porém, na experiencia é o Estado; o Estado que garantiu os dividendos; o Estado que deve prover ás insufficiencias de receitas; o Estado, enfim, que se substitue ás companhias e que mantem os seus compromissos para com o accionista.

E' precisamente a esta situação privilegiada que a acção das grandes companhias deve, enquanto estas forem garantidas pelo Estado, o ser considerada como um verdadeiro fundo publico.

*G. Tessard*



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

BOLSAS		TITULOS	1892 — FEVEREIRO — DIAS													
			1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—
Lisboa...	ACCÕES	Comp. Real Portugueza...	—	—	17.000	—	—	—	—	—	15.500	15.000	—	—	13.500	—
	"	Ascensores mechanicos....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG.	Comp. Real Portugueza....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	"	Nacional .....	—	—	—	—	—	—	15.500	—	—	—	—	—	—	—
Paris.....	"	Atravez d'Africa .....	—	—	—	38.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	ACCÕES	Comp. Real Portugueza....	68,75	65	70	67	66	62,50	60	61,25	60	60	62	39	—	—
	"	Madrid-Caceres-Portugal...	58,75	—	50	—	—	50	50	45	43,25	50	44,25	43,25	—	—
	"	Norte de Hespanha .....	191,25	197,50	197,50	192,50	193,75	193	195	191	191	191	—	—	186	—
	"	Madrid-Zaragoza-Alicant...	197,50	196,25	202,50	198,75	198,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	"	Andaluzes .....	310	317,50	327,50	307,50	312,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG.	Comp. Real Portugueza....	128	126	126,25	126	123,50	126,50	126,50	126,50	126	—	123,50	122	—	—
	"	Madrid-Caceres-Portugal...	122	120	120	125	—	118,50	118,25	118	117,50	116,50	111,50	118	—	—
	"	Norte Hespanha. 1. <sup>a</sup> hypotheca	310	314,50	314,25	312,50	313	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	"	Atravez d'Africa .....	64	—	64	62,50	62	61,50	61,50	62	—	—	—	—	—	—
	"	C. <sup>a</sup> da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Londres..	"	Atravez d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	40 1/2	40 1/2	—	—	—	—
Amsterd..	"	Atravez d'Africa .....	44,50	43,50	44	44	44	44	44	42	42,25	—	42	—	—	
Bruxellas..	"	Atravez d'Africa .....	43	43,50	45	43	43	43	43	43	43	44,75	44,75	44,75	—	
Berlim....	"	Companhia Real 4 1/2 0/0..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações
		1892-91			1891-90			Totaes		Differença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	1892-91	1891-90	1892-91	1891	
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	(1) Compre hende as li-nhas de Les-te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Tor-res, ramal de Cintura, ur-bana e Cas-caes.
	22 28 Janeiro	690	43.729:000	63:475	690	49.056:310	71:098	171.077:000	198.293:110	-	21.216:110	
	29 4 Fevereiro	"	49.052:000	71:296	"	54.578:170	79:091	223.129:000	232.871:280	-	29.742:280	
	22 28 Janeiro	331	4.412:000	12:202	164	3.000:000	18:292	16.606:000	11.600:000	5.006:000	-	
Sul e Sueste	29 4 Fevereiro	"	5.521:000	15:166	"	3.200:000	19:512	21.227:000	11.800:000	6.427:000	-	Cintra-Tor-res, ramal de Cintura, ur-bana e Cas-caes.
	24 31 Dezemb.	475	16.875:565	35:528	475	11.595:720	24:412	735.454:450	681.699:700	43.754:750	-	
	1 7 Janeiro	"	12.421:610	26:192	"	11.230:835	23:613	12.421:610	11.230:835	1.190:785	-	
	8 14 "	"	12.612:480	26:532	"	13.351:015	28:335	25.031:120	21.781:900	2.249:220	-	
Minho e Douro	-	310	-	-	310	-	-	-	-	-	-	Cintra-Tor-res, ramal de Cintura, ur-bana e Cas-caes.
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	1 7 Janeiro	253	4.861:711	19:214	253	7.431:511	28:228	4.861:711	7.411:531	-	2.569:803	
	8 14 "	"	3.581:937	11:135	"	6.929:915	27:391	8.113:678	11.361:489	-	5.917:811	
Beira Alta	15 21 "	"	4.005:868	13:833	"	7.790:195	30:791	12.119:516	22.151:681	-	9.702:138	(2) Compre hende a linha de Torres-Figueira ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.
	-	105	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nacional (Mirandella e Vizeu)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Cintra-Tor-res, ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.
	17 23 Dezemb.	34	1.123:190	35:976	34	1.074:155	31:563	59.863:961	57.318:010	2.545:921	-	
	21 31 "	"	1.062:131	31:218	"	1.165:285	34:273	60.926:995	58.513:325	2.413:670	-	
	1 7 Janeiro	"	898:470	26:125	"	885:120	26:041	898:470	885:120	13:050	-	
Guimarães	8 14 "	2803	4.316:378	481	2803	1.050:155	375	2.586:620	2.132:100	453:869	-	Cintra-Tor-res, ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.
	15 21 "	"	4.230:951	139	"	957:528	312	4.817:572	3.089:928	717:614	-	
	22 28 "	"	1.253:116	117	"	1.439:610	414	3.070:989	4.219:539	821:151	-	
	15 21 "	2672	1.020:350	382	2672	950:716	356	3.170:883	2.717:715	453:168	-	
Madrid-Zaragoza-Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Cintra-Tor-res, ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Andaluzes	1 14 Janeiro	894	563:611	630	894	476:071	533	563:611	476:071	87:570	-	Cintra-Tor-res, ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.
	15 21 "	"	211:177	273	"	255:570	285	808:122	711:611	76:178	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Almansa-Valencia-Tarragona	-	160	-	-	160	-	-	-	-	-	-	Cintra-Tor-res, ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Zafra a Huelva	22 28 "	180	60:907	338	180	38:192	213	181:710	143:715	10:995	-	Cintra-Tor-res, ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.
	29 4 Fevereiro	"	53:576	251	"	39:321	218	238:286	211:031	11:255	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

## PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas no mez de novembro de 1891

**Dr. Paul de Susini.** — Novo motor a vapor de ether — 12 de novembro — 15 annos.

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

**Thomás Whetuel.** — Apparellho para aquecimento do ar e dos gazes — 22 de novembro de 1876.**José de Magalhães.** — Melhoramentos nos apparellhos hy-draulicos, vulgarmente chamados noras, evitando a força do san-gue — 27 de novembro de 1876.

Patentes de invenção concedidas no mez de dezembro de 1891

**Francisco Peres e Gutierrez.** — Processo para moldar o sal commum (chloreto de sodio) derretendo-o precedentemente — 2 de dezembro — 3 annos.



**Lucien Violet Chabrand.** — Apparellhos electricos permitindo que se produza a abertura ou o encerramento de um circuito electrico em um qualquer numero de pontos — 2 de dezembro — 5 annos.

**William Carey.** — Aperfeiçoamentos nos escaphandros ou fatos impermeaveis usados pelos mergulhadores, que tornam as operações submarinas d'estes mais facis e menos penosas — 3 de dezembro — 5 annos.

**Max Hedicke.** — Camaras ou logares que produzem illuzões opticas — 3 de dezembro — 3 annos.

**Ludwig Rohrmann e Richard Rauthe.** — Disposição para tirar no ar vistas photographicas da perspectiva — 3 de dezembro — 5 annos.

**Alexandre Hill.** — Contador para medir a agua, denominado «hydrometro Hill» — 9 de dezembro — 5 annos.

**Lucien Godet.** — Garrafa para conservar gelo natural e para o isolar completamente da agua potavel, denominada «garrafa Godet» — 9 de dezembro — 3 annos.

**Henri Emile Auguste Depresle.** — Apparellho sobre aquecedor de vapor, denominado: de lar independente — 9 de dezembro — 3 annos.

**Société anonyme La Levure.** — Processo de fabricação e conservação industrial dos fermentos puros — 16 de dezembro — 15 annos.

**John Eisenhardt Howard.** — Melhoramentos na construção dos apparellhos para cortar tiras ou folhas de qualquer medida ou grossura que se deseje, das pranchas ou outros pedaços de cortiça — 21 de dezembro — 15 annos.

**Société nouvelle de constructions, systema Tollet.** — Systema de barracas para acampamentos, ambulancias, etc. — 26 de dezembro — 10 annos.

Patentes de invenção, cujos prazos de concessão terminaram no mez de dezembro de 1891

**Castanon, Menendez & Gil.** — Bomba-folle-conico com embolo fixo de expansão — 7 de dezembro de 1886.

**George Philippe Schwedez.** — Novo processo para obter oiro e antimônio metallico do mineral de antimônio que contem oiro — 21 de dezembro de 1886.

**Charles Barton e Alexander Rothéram.** — Aperfeiçoamentos nos candieiros e fogões alimentados pelos hydro-carbones — 30 de dezembro de 1886.

## Receitas e movimento da rede da Companhia Real

Foi o seguinte o rendimento das linhas exploradas por esta companhia nos 11 mezes, janeiro a novembro de 1891, comparado com egual periodo de 1890:

	1891	1890
Leste e Norte . . . . .	2 254:857#000	2.430:451#579
Ramal de Caceres . . .	47:321#229	45:601#365
» » Coimbra . . . . .	12:107#460	11:345#212
Cintra Torres . . . . .	265:267#871	255:842#021
Urbana . . . . .	39:505#386	22:970#003
Cintura de Lisboa . . .	13:454#862	17:562#318
Cascaes . . . . .	76:087#548	55:241#152
Total das linhas não subsidiadas . . . . .	2.708:601#356	2.839:013#650
Torres Figueira Alfarellos (subsidiada) . .	192:426#970	197:564#219
Beira Baixa (idem) . . .	35:043#121	
	2.936:071#447	3.036:577#869
Diferença a favor de 1890 . . . . .		100:506#422

Esta consideravel diminuição a que ainda se deve juntar o producto da Beira Baixa, sem equivalente em 1890, o que a eleva a cerca de 136 contos ou 4,5 % e ainda a de 68 contos que compensou o augmento de egual importancia no producto de passageiros e grande

velocidade foi toda proveniente do serviço de mercadorias, sendo em:

Leste e Norte . . . . .	menos 224 contos
Ramal de Caceres . . . . .	» 4 »
» » Coimbra . . . . .	mais 1 conto
Cintra Torres . . . . .	» 31 »
Torres Alfarellos . . . . .	menos 4 »
Cintura de Lisboa . . . . .	» 5 » 1 »
Total do menor producto em pequena velocidade . . . . .	204 »

representando 15 % de diminuição n'este artigo do trafego o que é demasiado para chamar a attenção de quem se interessa por esta ordem de estudos.

Desde 1889 que a companhia vê diminuir os seus productos de pequena velocidade não obstante o augmento do movimento que n'esses transportes tem havido, o que leva a crer, e já a isso nós temos alludido, como outros collegas estrangeiros, que a companhia foi generosa demais n'aquelle anno, na reducção de tarifas que effectuou, reducção perfeitamente liberal, exemplar mesmo no seu largo alcance, que o publico recebeu com entusiasmo, mas a que não correspondeu um tão prodigioso augmento de trafego que d'ella redundasse augmento de receitas.

Em artigo especial trataremos em breve d'este estudo, que é interessante e serve bem para um capitulo da historia das nossas vias ferreas em geral, e em especial das que a companhia real tem explorado.

## Linhas portuguezas

**Novo horario.** — Publicamos na secção respectiva, *Avisos de serviço*, o extracto do novo horario das linhas de Cintra, Torres, Figueira e Alfarellos que principiou a vigorar hontem 15.

O horario das demais linhas vae mudar tambem, começando pelo de Cascaes.

No de leste e norte a principal alteração é a passagem para a estação central do Rocio dos comtoios mixtos, ficando só em Santa Apolonia os comboios curtos de Santarem.

**Ascensores de Lisboa.** — Tomaram grande incremento as obras dos ascensores da Bica e da Graça, esperando-se que aquelle seja inaugurado ainda em março proximo.

Para o da Graça chegaram já as carruagens.

A companhia presta um bom serviço, n'esta epocha de crise operaria, dando trabalho a tantos braços.

A proposito vem dizer que a linha da Estrella está fazendo um primoroso serviço. Os carros succedem-se continuamente, sempre cheios, marchando com a maior regularidade.

Com vista ao *fumistulaire* de Belleville, que faz o prazer dos parisienses.

**Elegante cartaz.** — Está sendo affixado nas estações de todas as linhas portuguezas e de Salamanca á Fronteira o novo cartaz illustrado da tarifa de bilhetes de excursão com itinerarios facultativos.

E' a primeira vez que os caminhos de ferro em Portugal publicam um cartaz verdadeiramente attrahente, a côres e com vistas de differentes pontos do paiz, como é tão vulgar no estrangeiro por toda a parte mas que nunca se usou entre nós.

O novo cartaz é a 20 côres, ostentando no alto a corôa portugueza e uma elegante locomotiva puchando um comboio, sobre o qual se lê em uma brilhante fa-



cha vermelha «excursões em caminhos de ferro» e a a côres branca e amarella, «itinerarios á vontade dos passageiros».

Seguem por baixo as vistas do Porto e ponte Maria Pia, Bom Jesus de Braga, com o seu ascensor, do tunnel e aterro das Prezas, na linha de Mirandella, viaducto e estação do Luzo com a matta do Bussaco e suas edificações, uma vista de Villa do Conde onde sobre a margem do Ave, se destaca o convento de Santa Clara e parte do seu aqueducto; por debaixo d'esta a *plaza mayor* de Salamanca com a casa do *Ayuntamiento*, na côr especial da pedra d'este edificio; á esquerda eleva-se a Pena de Cintra; ao lado d'esta o templo de Diana, em Evora, e finalmente a Avenida da Liberdade em Lisboa, com o edificio da estação central do Rocio e seu annexo.

Ao lado esquerdo vê-se o mappa de todo o paiz com as linhas ferreas a traços rectos, como é costume n'estas tarifas.

Finda o cartaz com as condições e preços da tarifa e no angulo direito um pittoresco campino, typo portuguez, a cavallo.

Este primoroso trabalho foi feito em Lisboa, na companhia Nacional Editora, sob a direcção do intelligente chefe da officina lythographica o sr. Ramiro Guedes e não é em nada inferior a alguns que temos visto feitos nas principaes officinas estrangeiras.

**Ascensor do Chiado.**—Começou hoje a funcionar; a frequencia foi pouco animadora porque, francamente para pouco serve.

## Linhas hespanholas

**Norte de Hespanha.**—Segundo diz um collega catalão, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha, tendo tomado desde 1.º de janeiro a exploração da linha de Almansa a Valencia, tenciona proceder, desde que adquirir a linha de Valencia-Utiel, ao prolongamento d'esta até Madrid, o que diminuirá notavelmente o trajecto.

Não sabemos se é esta a mesma linha de Valencia a Turis a que nos referimos no numero passado.

Em todo o caso, e se o Norte consegue tambem o prolongamento para a Andaluzia e Portugal, como o mesmo collega lhe attribue a intenção, é um golpe de mestre na rede de M. Z. A.

—Em vista do elevado typo que alcançou o cambio com França, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte determinou suspender desde o dia 10 de fevereiro corrente, ficando portanto sem applicação, a tarifa internacional de grande velocidade n.º 2, para passageiros, bagagens, cães, encargos metallicos, valores e objectos de arte.

Por isso não se vendem desde aquella data bilhetes directos para França, nem se facturam bagagens para alem de Hendaya, onde os viajantes teem que adquirir novos bilhetes e despachar outra vez as bagagens, etc.

As expedições de grande velocidade não podem tambem facturar-se senão até Hendaya.

**Portugalete a Santurce.**—Foi concedido a D. Eduardo Aznar a construcção, sem subvenção do Estado, de um caminho de ferro de via estreita de Portugalete a Santurce.

**De Jerez a Chipiona.**—No dia 24 de janeiro ultimo chegou a Chipiona, pela primeira vez, uma machina do caminho de ferro em construcção do Puerto de Santa Maria, e cuja exploração é provavel se principie na segunda quinzena do mez actual.

**De Sangüesa a Huesca.**—Esta-se trata do em Huesca da construcção de um caminho de ferro, que, partindo de Sangüesa e atravessando por Cinco Villas, termine na estação de Tardienta; com um ramal, que, passando por Tauste, empalme com a linha de Madrid a Zaragoza.

E' muito provavel que em breve se realice a apresentação no Congresso de uma proposta de lei para pedir que esta linha seja declarada de utilidade geral.

Esta construcção, a realizar se, será o ultimo golpe no famigerado Grande Central.

**Suburbios de Madrid.**—Foi definitivamente approved pelo Congresso de 30 de janeiro, e passou ao Senado, o projecto de lei sobre a construcção de um caminho de ferro de via larga, que, partindo do Prado, ligue com a capital todos os povos vizinhos.

**Torralba a Soria.**—Na madrugada de 2 do corrente chegou a Soria a primeira locomotiva.

Vinte e quatro horas antes tinham ficado concluidos os trabalhos de construcção da linha.

A machina, com tres wagons, passou o novo viaducto do Golmayo...

## Linhas estrangeiras

### FRANÇA

Em presença das decisões contradictorias do conselho municipal de Paris, o ministro das obras publicas determinou propor nas camaras, sem demora, o novo projecto do metropolitano.

O conselho municipal que em juho ultimo votou o principio do metropolitano, e a passagem d'esse pela rua Réaumur, tomou agora uma decisão contradictoria com aquella, supprimindo os recursos destinados a fazer face aos trabalhos da dita rua.

O conselho, com effeito, votou um emprestimo sem juro até 1898, o que não se affigura viavel aos nossos collegas locais.

A commissão d'inquerito reuniu para se pronunciar sobre a utilidade da creação dos tramways tubulares, systema Berlier, que devem servir o Bosque de Bolonha, os Campos Elysios, a rua de Rivoli, a gare de Vincennes e Lyão e o Bosque de Vincennes, resolvendo por unanimidade em favor d'esta construcção.

Se não surgirem difficuldades, os trabalhos deverão começar em 1 de maio proximo.

### ALLEMANHA

A commissão do orçamento do *Reichstag* approvou as contas da administração dos caminhos de ferro do estado prussiano.

A extensão total dos caminhos de ferro do estado é de 11.636 kilometros, isto é, mais 26 que no anno precedente. Os resultados da exploração são favoraveis, não obstante o augmento dos salarios, como do preço dos materiaes.

As receitas provenientes do transporte de passageiros são calculadas em 1889 a 90 em 10.997.619 marcos, em 1890 a 91 em 11.641.341 marcos e espera-se que esta somma, de 1892 a 93 se elevará a 11.910.000 marcos em virtude do augmento do trafico e do desenvolvimento da rede.

O trafico das mercadorias foi em 1890 a 91 de 39.556.000 marcos, e em 1889 a 90 de 39.516.000 marcos. O orçamento calcula em 1891-92 esta cifra em 40.350.000 marcos.

O trafico do transito diminuiu na proporção de 12 por cento, ao passo que o trafico interno tende a augmentar os comboios internacionaes.

A alteração no trajecto causada em consequencia da catastrophe de Mönchenstein deu um augmento de 200.000 marcos; e as romarias de peregrinos a Tréves uma somma de 215.000 marcos.

O ensaio de tarifa de zonas começadas em outubro ainda não se sabe que resultados dará, uma reforma definitiva, diz o relatório, seria das mais difficeis e das mais delicadas, porque publico e imprensa apresentam opiniões muito divididas. A ideia predominante é que a adopção radical da tarifa por zonas não será a mais conveniente resolução.

### AUSTRIA-HUNGRIA

Os caminhos de ferro do estado hungaro, transportaram durante o anno de 1891, 3.668.200 passageiros e 49.000 volumes de bagagens mais que em 1890.

O excedente de receitas provenientes d'este augmento do trafico elevou-se a 1.183.800 florins em passageiros e 35.000 florins em mercadorias.

Na rede da margem esquerda do Danubio o augmento em 1891 sobre 1890 foi de 1.349.500 passageiros e 37.700 volumes de bagagens; a receita augmentou 447.200 florins e 75.300 respectivamente.

### SUISSA

Os resultados provisórios da exploração do St. Gothard em 1891 são:

Receitas brutas.....	13.478.175 fr.
Mais do que em 1890.....	291.658 "
Despezas.....	6.904.662 "
Mais do que em 1890.....	702.697 "

O excedente da receita sobre a despesa é, pois, de 1.483.493 francos.

### INDIA INGLEZA

Segundo o relatório annual do exercicio 1890-91, fechado em 31 de março, as linhas exploradas nas Indias inglezas teem uma extensão total de 17.155 milhas inglezas, representando um ca-



pital de 250.000.000 de libras sterlingas. As receitas do ultimo exercicio elevam-se a 20.000.000 de libras. As receitas brutas são, não obstante a diminuição do 50 por cento nas despesas de exploração, inferiores ás do anno precedente.

O coefficiente dos beneficios liquidos foi apenas de 48 por cento.

O numero de passageiros transportados foi de 114.082.246 e o peso de mercadorias superior em 22.500.000 toneladas, ao anno anterior.

O pessoal empregado em todas estas linhas eleva-se a 250.000 empregados, sendo d'estes 4.607 europeus e o resto indigenas.

## ESTADOS UNIDOS

Durante o anno findo foram vendidas, por sentença judicial nos Estados Unidos vinte e duas linhas, com uma extensão de 3.223 milhas e um capital de 840.000.000 de francos.

A extensão é um pouco menos que a correspondente a 1890, mas o capital era pouco mais ou menos de 17.000.000 de francos. Em 1891, vinte e seis companhias que havia, representavam 2.159 milhas de extensão com um capital de 422.396.000 de francos.

O trafico de 1891 nos tramways de New-York teve um progresso notavel sobre o anno precedente. O numero total de passageiros transportados pelas linhas aéreas ou terrestres foi de 431.000.000, isto é, o dobro de 1880.

Esta frequencia póde-se repartir da forma seguinte:

Tramways aéreos.....	201.202.000
" sobre o solo.....	229.651.000
Total.....	430.853.000

N'uma população de 1.772.000 habitantes, corresponde a 242,9 viagens por habitante.

## 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 99)

### Construção

Estão concluidas as primeiras quatro secções de Loanda a Calungembo 180 kilometros e 14 kilometros do 5.ª secção nas proximidades do Itombe. O assentamento da linha n'esta secção esteve parado por algum tempo, porque a trincheira do kilometro 194 impediu a passagem da machina; actualmente, porém, removida esta difficuldade, prosegue com regularidade, e temos fundadas esperanças de em breve, antes do fim do anno, podermos abrir a exploração esta secção, a qual termina em Cassualala. As obras d'arte estão muito adiantadas a as terraplenagens quasi concluidas.

6.ª secção (kilometro 220 a 260).— Está atacada com vigor em toda a sua extensão; as terraplenagens, que são importantes, estão muito adiantadas e egualmente o estão as obras d'arte.

Ha n'esta secção a importante ponte do Luinha, que tem uma extensão de 100 metros. E' esta a obra mais notavel de toda a linha; esperamos, porém, que estará concluida por todo o mez de junho do proximo anno.

O assentamento, porém, não será demorado pela ponte, porque se estabelece uma provisoria para o serviço da construção e talvez seja ella que terá de servir nos primeiros tempos da exploração.

7.ª secção. — Está toda em construção e bastante adiantados os primeiros 27 kilometros. O nosso empenho é conseguir que o assentamento da linha seja successivo e não tenha de esperar pela conclusão das obras, quando a locomotiva chegar junto d'ellas. Assim o ataque dos diferentes trabalhos é tanto quanto possível feito com a antecedencia proporcional á sua difficuldade, de maneira a fazer coincidir a época da conclusão de cada um.

E' na primeira parte da 3.ª secção que está o troço mais difficil da linha; são apenas 10 kilometros, mas difficeis em qualquer parte; assim começar se-ha o mais rapidamente o ataque d'este trabalho, que só tem estado demorado pela necessidade de se fazer um minucioso estudo que permita simplificar o mais possível a construção. O tempo gasto em estudos deve ser bem compensado com a redução a que dará lugar a simplificação que d'elles resultará para a construção.

A segunda parte da 8.ª secção e a 9.ª só serão atacadas á medida que as anteriores forem terminadas, porque, sendo extremamente faceis, rapidamente serão concluidas.

O material remetido pela Sociedade Constructora eleva-se á importante somma de 450 contos, estando em Loanda todo o necessario para 300 kilometros.

O pessoal empregado na construção é actualmente o seguinte:

Engenheiros.....	3
Chefes de secção.....	19
Pessoal menor.....	44
Trabalhadores, em média.....	3.000

A estação testa da linha está em adiantada construção e as officinas, comquanto não estejam completas, já funcionam, e em breve serão montadas as machinas que falta fornecer para a sua completa installação.

Foi n'este anno que os trabalhos tiveram maior incremento, e contamos que a Sociedade Constructora continuará a envidar os seus esforços para concluir a linha de Loanda a Ambaca até dezembro de 1893, época fixada pelo governo de Sua Magestade por portaria de 27 de julho do corrente anno.

Senhores accionistas:

Ahi fica descripta a situação da nossa Companhia, que nos parece boa.

Durante o anno findo, soffremos a dolorosa perda do digno vogal do conselho fiscal, o exc.º sr. conselheiro Antonio Joaquim de Castro Gonçalves, e do 2.º secretario da assembléa geral, exc.º sr. João Antonio Pestana de Vasconcellos, pela qual aqui lavramos o nosso sentimento, que com certeza partilhaes.

Tendes, pois, a eleger quem os substitua, bem como aos membros do conselho de administração os exc.ºs srs. conselheiro Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro e dr. Joaquim Mauricio Lopes, que entenderam dever pedir a sua exoneração.

A vaga do conselho fiscal foi preenchida pelo substituto, o exc.º sr. Domingos Alves Moreira, as do conselho de administração pelos exc.ºs srs. conselheiro Pedro Victor da Costa Sequeira e Julio Mauricio Lopes, ficando vago o lugar de 2.º secretario da assembléa geral, por nada determinarem os estatutos a tal respeito.

Continuamos a não ter senão a manifestar a nossa gratidão pela benevolencia que nos dispensaram os cavalheiros, que successivamente teem gerido os negocios da Marinha e Ultramar, e que foram os exc.ºs srs. conselheiros Antonio José Ennes, Julio de Vilhena e conde de Valbom.

Com identico respeito agradecemos ao exc.º sr. conselheiro Guilherme Augusto de Brito Capello, digno e illustrado governador geral da provincia d'Angola e ao seu secretario, o exc.º sr. José Augusto Ribeiro de Sampaio, que o substituiu durante a sua ausencia, o auxilio prestado á construção do caminho de ferro, que deve transformar para bem as condições d'aquella nossa riquissima possessão.

Reiterando os nossos agradecimentos ao nosso digno conselho fiscal pela sua valiosa cooperação, esperamos respeitosamente a vossa apreciação.

Porto, 24 de outubro de 1891.

Pelo conselho da administração

O PRESIDENTE

Carlos Lopes

O VICE PRESIDENTE

Alexandre Peres

O SECRETARIO

Arnaldo de Novaes Guedes Rebello

### Parecer do conselho fiscal

Senhores accionistas.

Em cumprimento do disposto no art. 38.º dos nossos estatutos offerece se-nos o seguinte sobre o balanço e relatorio que vos são apresentados, referentes ao anno de 1890 a 1891.

O balanço está conforme com o que consta dos livros de escripturação da Companhia, os quaes continuam a ser arrumados com regularidade e asseio.

Em resumo, elle mostra que a Companhia tem recebido:

Por c/ das acções do seu capital.....	2.731:050\$000	
Pelo producto das obrigações emitidas.....	4.770:936\$900	7.501:986\$900
Saldo em debito a crédores.....		254:700\$000
o que perfaz o total de.....		7.756:686\$900
Deduzindo d'esta somma:		
O importe das obrigações sorteadas e pagas.....	16:200\$000	



O custo de 180 kilometros de  
linha já pagos á Sociedade  
Constructora ... 5 191:678#260 5.207:878#260  
ficam..... 2 548:808#640

de que 1.299:209#178 se acham em poder dos Trustees, e o restante, empregado n'este predio, em moveis e utensilios, na participação tomada na Mala Real Portuguesa, em letras a receber, em empréstimos caucionados e varios pequenos saldos em poder de banqueiros: emprego estes, sobre os quaes nenhuma observação particular temos a fazer-vos.

Além do que o relatorio menciona com respeito ao «Incidente» suscitado pelo ex sub empreiteiro da linha, consta que esse sub-empreiteiro se apresentou no juizo de Lisboa, a demandar a Sociedade Constructora e subsidiariamente a nossa Companhia, pela quantia em que orça a indemnisação que se julga com direito a exigir pelos seus gastos e trabalho que diz ainda não pagos, e pelo lucro que esperava auferir da subempreitada, se não tivesse sido despedido.

Com o vosso conselho de administração aguardaremos que os tribunales competentes apreciem os merécimentos da causa, e esperamos que nos será feita justiça: não nos parece porém, permitta-se-nos dizel-o, que os rodeios do caminho que o sub-empreiteiro tem agora seguido no andamento d'esta questão, e nos quaes tem até aqui decahido sempre, sejam muito adequados a persuadir-nos a convicção, que porventura elle possa ter, do seu direito a fazer um tal pedido.

(Continúa).

## Mercado de metaes

### Preços correntes da casa Morrison Kekewich & C.<sup>o</sup> de Londres

Em 11 fevereiro

Cobre			L. S. D.	L. S. D.
Barras do Chili,	armaz. Liverpool ton.	43	10	- a - - -
Chapas, rolos, etc.,	a bordo Londres	59	-	- " 60 - - -
Best Selected	"	56	10	- " 57 - - -

#### Estanho

Barras ou lingotes ingl.	"	"	92	-	- " - - -
"	"	"	93	-	- " - - -
Straits	armaz.	"	88	17	6 " - - -
Australian	"	"	89	-	2 " - - -

#### Lata

Charcoal I C	a bordo	"	caixa	- 13	6 " - 18 6
Coke I C	"	"	"	- 12	9 " - 14 -

#### Chumbo

Lingotes	"	"	ton.	10	10 - " 10 15 -
Chapas	"	"	"	12	- " 12 5 -

#### Zinco

Foreign brando	armaz.	"	"	21	5 - " 21 7 6
Inglez	a bordo	"	"	21	15 - " 21 17 6
" duro	"	"	"	17	- " 17 5 -
Antimonio	"	"	"	46	- " 47 - -
Mercurio	armaz.	"	frasco	6	18 - " 7 - -

#### Ferro

Escocia, ling. n.º 1	a bordo Glasgow	ton.	2	4	- " - - -
" " " 3	"	"	2	3	6 " - - -
Cleveland " " 1	" Middlesb.	"	1	19	0 " - - -
" " " 3	"	"	1	16	6 " - - -
Gales barras	" Gales	"	5	7	6 " - - -
"	" Londres	"	5	7	6 " - - -
Escocia	" Glasgow	"	6	5	- " 6 10 -
Staffordshire	" Londres	"	6	5	- " 6 10 -
Belgica	"	"	5	2	- " - - -
Suecia	"	"	7	0	- " - - -
Arame	"	"	6	12	6 " - - -
Arco	"	"	6	10	- " - - -
Chapa	"	"	7	12	6 " - - -
Placas	"	"	6	5	- " 6 10 -
Chapa galv. 20 g.	"	"	12	-	- " 12 5 -
" " 24 g.	"	"	12	10	- " 12 15 -

### Preços da casa Harrington & C. Liverpool

Prata Em 9 de janeiro

3 a 42 9/16

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 25 do corrente mez, se ão abertas, perante a direcção dos referidos caminhos de ferro, as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de seis bigornas e seis martellos de aço fundido para martello pilão.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 57400, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem for feita a adjudicação, depositos que hão de ter logar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral dos depositos, á ordem dos mesmos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria respectiva, largo do Carmo n.º 32, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 5 de fevereiro de 1892. — O director, J. P. Tavares Trigueiros.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 27 do corrente mez, serão abertas, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de cantoneiras e barras de ferro.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 237000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem for feita a adjudicação, depositos que hão de ter logar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral dos depositos, á ordem dos mesmos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria respectiva, largo do Carmo n.º 32, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro horas da tarde.

Lisboa, 5 de fevereiro de 1892. — O director, J. P. Tavares Trigueiros.

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

No dia 27 do corrente, pela 1 hora da tarde, terá logar na administração do bairro oriental da cidade do Porto, a arrematação para execução da seguinte empreitada: Taboleiro metallico sobre a testa do tunnel da Ave Maria: I, Obra de ferro—Fornecimento, montagem e pintura do taboleiro (62:539. k) 7:184#740 réis.—II, Terraplino—Enchimento do taboleiro (terra vegetal), berna e passeio. 85#830. Base da licitação 7:270#470 réis. Dep. prov. 182#000 réis. Condições patentes na rua da Estação, 170, 1.º.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de azeite d'oliveira

Esta companhia recebe até ao dia 10 de março pela 1 hora da tarde propostas em carta fechada para o fornecimento d'azeite sendo:

90 tonelladas para ensebamento  
60 " " iluminação

nas seguintes condições:

1.º As propostas referir-se-hão separadamente e cada uma d'estas qualidades, e serão acompanhadas por uma amostra respectiva, em quantidade não inferior a um litro em garrafa de vidro bem claro.

2.º O fornecimento começará no dia 15 de março e terminará em 15 de setembro de 1892, dividido nas quantidades mensaes fixadas no caderno de encargos.

3.º O deposito provisorio para cada proposta será de 100#000 réis feito em Lisboa na Caixa da Companhia.

4.º O concurso versará sobre os preços do azeite posto nos caes da estação de Lisboa (Caes dos Soldados).

5.º As propostas e amostras serão dirigidas á direcção geral da Companhia.

O caderno de encargos acha-se patente na repartição de contabilidade dos armazens, e nas estações, em que este annuncio estiver fixado, todos os dias não santificados desde as 10 até ás 4 horas da tarde.

Lisboa, 10 de fevereiro de 1892.

### 4.ª Circumscripção Hydraulica

Pelas onze horas da manhã do dia 24 do corrente, na casa da secretaria da 4.ª Circumscripção Hydraulica se procederá á arrema-



tação, por propostas em carta fechada, do fornecimento de pedra e cascos abaixo designados:

1.ª Tarefa—Pedra 41<sup>m</sup>3,160 a 700 réis, base da licitação, 28<sup>m</sup>810 réis.

2.ª Tarefa—Cascões, 70<sup>m</sup>0 a 600 réis, base da licitação, 42<sup>m</sup>000 réis.

Para ser admittido a licitar é necessario fazer o deposito provisório de 720 réis para a 1.ª tarefa e 17050 réis para a 2.ª

As condições podem ser examinadas todos os dias não santificados, das nove horas da manhã ás tres da tarde, na mesma secretaria.

### Avisos de serviço

#### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

##### Veda da caça em França

Achando-se estabelecida em França a «veda» de caça, previne-se o publico de que não se acceitarão remessas d'este artigo, para aquelle paiz, sem que os expedidores declarem que isentam esta Companhia, das consequencias resultantes da infracção d'aquellas medidas prohibitivas.

Lisboa, 5 de Fevereiro de 1892.

##### Restabelecimento do serviço para Hendaya

Segundo participação recebida de Hespanha já se podem acceitar quaesquer remessas para alem da fronteira de Irun e Hendaya, e portanto com destino a França, sem reserva pelos prazos de transporte.

Fica annullado o aviso em contrario publicado anteriormente. Lisboa, 6 de Fevereiro de 1892.

##### Novos horarios nas linhas de Cintra, Torres, Figueira e Alfarellos

Desde 15 de Fevereiro de 1892

##### De Lisboa a Cintra e vice-versa

Partida da estação central do Rocio ás 7 e 11 horas da manhã, e 4 1/2, 6 e 8 da tarde.—Chegada á 8,40 e 10,1 da manhã e 4,1, 7,16 e 11 da tarde.

Partida da estação d'Alcantara-terra ás 6,45 da manhã e 5,45 da tarde.—Chegada ás 8,46 da manhã e 11,6 da tarde.

Aos domingos e dias santos haverá alem d'estes comboios os seguintes: Partida da estação Central do Rocio á 1,30 da tarde. Chegada ás 8,59 da tarde.

##### De Lisboa a Torres Vedras, Leiria e Figueira da Foz e vice-versa

Partida da estação central do Rocio ás 7 horas da manhã.—Chegada ás 11 da tarde.

Partida de Alcantara-terra ás 6,45 da manhã.—chegada ás 11,6 da tarde.

##### De Lisboa a Torres Vedras e Leiria e vice-versa

Partida da estação central do Rocio ás 6 horas da tarde.—Chegada ás 8,40 da manhã.

Partida da estação d'Alcantara terra 5,45 da tarde.—Chegada ás 8,46 da manhã.

##### De Leiria a Figueira da Foz e vice-versa

Partida de Leiria ás 5,30 da tarde. Figueira da Foz ás 4,45 da manhã.

##### Da Figueira da Foz a Alfarellos e vice-versa

Partida da Figueira da Foz ás 3,40 da manhã e 6,45 da tarde; de Alfarellos ás 4,35 da manhã, 3,10 e 7,55 da tarde.

Lisboa, 6 de Fevereiro de 1892.

#### Restabelecimento da circulação sem reserva na linha da Beira Baixa

Desde esta data está restabelecido o serviço directo dos comboios na linha da Beira Baixa, acceitando-se todas as expedições quer de grande quer de pequena velocidade *sem reserva* pelos prazos de transporte.

Fica pelo presente annullado o annuncio d'esta Companhia de 25 de Janeiro de 1892.

Lisboa, 9 de Fevereiro de 1892.

Typographia do Commercio de Portugal — 35, Rua Ivens 41.

Impresso com tinta portugueza.—Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

## D. M. DACOSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

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

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

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

ESCRITORIO

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

## AUGUSTO BLUMENTHAL HAMBURGO VAPORES DIRECTOS

ENTRE

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

#### Expedições para Gibraltar

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

#### Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

#### COMPANHIA HAMBURGUEZA—SUL-AMERICANA

Todas as quartas leiras

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

#### FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

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

#### AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. da Prata, 8 2.º

EM MADRID

Cezar Féreal

Calle da Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

**Augusto Blumenthal—HAMBURGO**



# Sociedade Anonyma de MARCINELLE e COUILLET

COUILLET - BELGICA

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'aço, Laminóirs, Officinas de construção, Forjas, Fundição, Caldeiraria

**PRODUÇÃO ANNUAL: 18.000.000 FRANCOS (3.240 CONTOS DE RÉIS)**

Numero de operarios 5.500

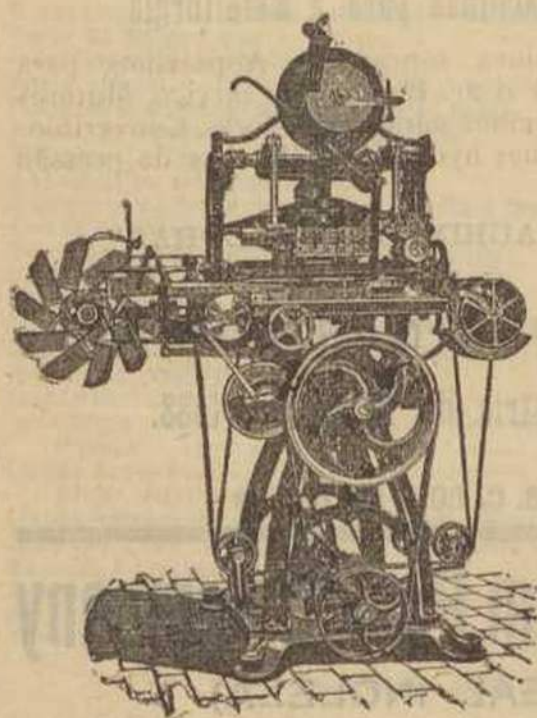
Representantes em Portugal—Lisboa, H. F. Cast. R. dos Fanqueiros 121—Miranda & Malheiro—R. do Almada 287, 1.º Porto

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

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

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

**MATERIAL DE GUERRA PARA A ENGENHARIA E A ARTILHERIA**



## GANDENBERGER<sup>sche</sup> MASCHINENFABRIK

GEORG GOEBEL — DARMSTADT — ALLEMANHA

**Fabrica ha muitos annos como unica especialidade**

Toda a qualidade de

**MACHINAS E APPARELHOS PARA CORTAR, IMPRIMIR, DATAR E PERFURAR**

Bilhetes de Caminhos de Ferro

**NOVIDADE NOTAVEL**

**Machina Universal para bilhetes de Tramways**

Com esta machina imprimem-se bilhetes de qualquer genero e tamanho, ao mesmo tempo **dos dois lados**, com diversas cores, **sahindo numerados**, perfurados e cortadas **um a um** de tamanho desejado.

Por meio de um aparelho especial os bilhetes são contados automaticamente e reunidos em pacotes de 100, em fôrma de livro ou de rolo. **O maior formato dos bilhetes pôde ser até 10 x 16 centimetros.**

## RODOLFO RECK

**21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA**

Representante das seguintes importantes fabricas:

**Saechsische Maschinenfabrick, Chemnitz**, para locomotivas, tenders, machinas a vapor, caldeiras, guindastes, machinas-ferramentas, turbinas, fiações, teares.  
**Gutehoffnungshütte, Oberhausen**, para carris, vigas, ferro em barras, chapas, pontes e outras construções metallicas.  
**Felten & Guilleaume, Carlsberg**, para cabos subterraneos e submarinos, cabos de transmissão e extracção, arames de aço, ferro, cobre e bronze, estanhados, galvanizados, crus e recozidos, para telegraphos, telephone, molas, parafusos, tela metallica e quinquilharia; especialidade em espinhos artificiaes para vedação das linhas férreas e dos campos de pasto de gado.

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

## HENRI MOMMENS

159, RUE ROYALE, BRUXELLAS

**BILHETES PARA CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAIS**

em papel e cartão de todos os systemas e formatos

**PREÇOS INFERIORES AO DE TODAS AS DEMAIS FABRICAS**

**FORNECEDOR DE MAIS DE 200 COMPANHIAS DA EUROPA**



**SOCIEDADE ANONYMA**

DAS

**Officinas de construção de La Meuse, em Liège (Belgica)**

Material de guerra para engenharia e artilheria

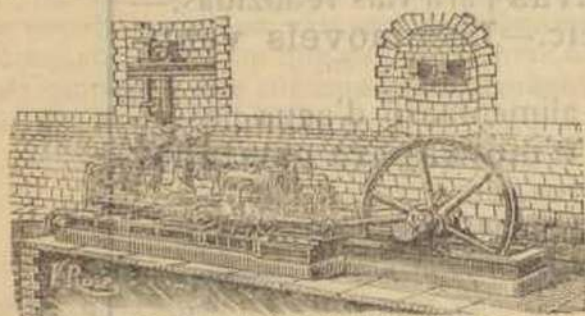
**LOCOMOTIVAS**

de todas as forças, desde 3 até 50 toneladas para vias normaes e reduzidas.

**Machinas de vapor**

aperfeiçoadas, para iluminação electrica, moinhos, fabricas de gelo, fição etc.

Machinas do systema Compound, de dupla e triplice expansão, privilegiadas.

Machina de esgoto subterranea  
Systema Compound, privilegiado

Tubos fundidos verticalmente.

Bombas a vapor para poços

Machinas alimentares.

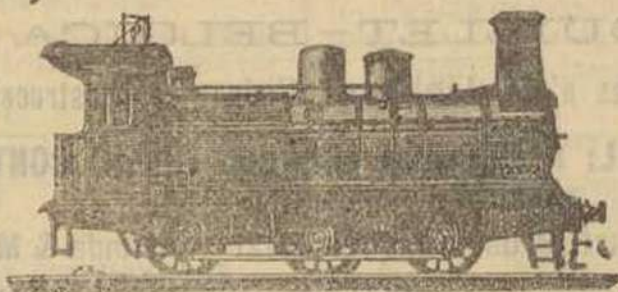
**ESTALEIRO NAVAL**

Barcos. Rebocadores. Dragas.

Turbinas do systema MAHLER

Peças de fundição de todas as classes

Peças de caldeiraria de todas as qualidades



Locomotivas de 40 toneladas

**DIRECTOR-GERENTE**  
**M. FR. TIMMERMANS**  
**ENGENHEIRO**Grua hydraulica com cavalete  
em uso no porto de Antuerpia

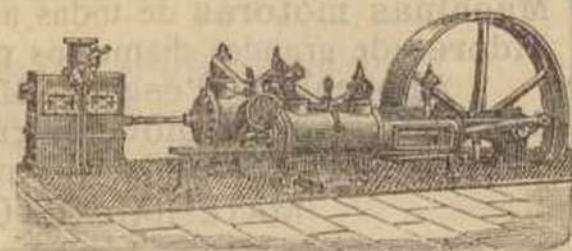
Caldeiras de vapor de todos os systemas

Instalações hydraulicas para portos de mar

Distribuição de força por aguas com forte pressão. Bombas de pressão. Accumuladores. Gruas. Tubos etc.

Especialidade de machinas para minas

Machinas de esgoto subterraneas Compound, privilegiadas. Machinas de extracção, de valvula. Compressoras d'ar. Cabrestantes de ar comprimido. Ventiladores, etc.

Machina motora systema  
Compound, privilegiado**Machinas para a Metallurgia**

Machinas sopradoras. Apparelhos para aquecer o ar. Bombas de serviço. Motores e apparelhos para laminadores. Convertidores. Gruas hydraulicas. Bombas de pressão etc.

**MACHINAS ELEVADORAS**

para

**AGUAS NAS CIDADES****PREMIO DE HONRA** no Grande Concurso Internacional das Sciencias e da Industria de Bruxellas, 1888.**MEDALHA DE OURO** na Exposição de Paris de 1889.Dirigir as cartas e telegrammas: **CHANTIERS MEUSE, (LIEGE)** — A. B. C. CODE USED, 1883**MALA REAL PORTUGUEZA**Empresa de navegação a vapor para o Ultramar  
por contracto com o governo de Sua Magestade**Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)**

O paquete portuguez

**REI DE PORTUGAL**

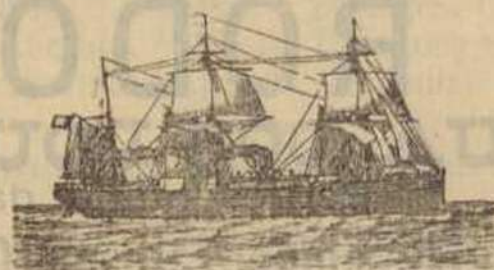
Sahirá no dia 21 de fevereiro as 3 da tarde para:

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

Roga-se aos srs. passageiros e carregadores o obsequio de dirigirem os seus pedidos ao escriptorio da empresa — Rua do Arsenal, 24, 1.º andar — recebendo-se encomendas na praça do Municipio, 6, até ao dia 19, inclusive.

**Royal Mail Steam Packet Company**

(MALA REAL INGLEZA)

**A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL**

Sahirá o paquete «TRENT», esperado em do corrente para

**Southampton e Antuerpia**

As accommodações para passageiros são inexcitaveis 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 do todos estes paquetes cozinheiro e creados portugueses.

**AGENTES**Em Lisboa:— **KNOWLES RAWES & C.<sup>a</sup>**— R. dos Capellistas, 31, 1.ºNo Porto:— **W. C. TAIT & C.<sup>a</sup>**— Rua dos Inglezes, 23, 1.º