

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua de Santo Antão, 109 — LISBOA

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. F.

A nova pauta hespanhola.

Parte oficial. — 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 hespanhóis, II.

Freio de vacuo automático.

Os negócios da Companhia Real.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro de Paris, por G. Pessard.

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

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.

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

Receitas e movimento da rede da Companhia Real.

Linhas portuguesas. — Novo horário — Ascensores de Lisboa — Elegante cartaz — Ascensor do Chiado.

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. — França — Alemanha — Austria-Hungria — Suíça — Colónias inglesas — Estados Unidos.

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

Mercado de metais.

Arrematações.

Avisos de serviço.

Annuncios.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de fevereiro de 1892.

A crise financeira, que ha quasi um anno assoberba o paiz, trazendo as maiores dificuldades 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 possível attenuar mais ou menos sensivelmente as suas consequencias. 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 equilíbrio do orçamento, ainda que para isso se recorresse a sacrificios extremos. A opinião, revelada, com extraordinaria coragem, da verdade da situação financeira do paiz, dispôs desde logo a auxiliar a obra do governo, exigindo apenas energia e firmeza na execução dos seus processos de economia. Dominado por estas razões 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, reducção nos juros da dívida publica, deduções nos vencimentos do funcionalismo, e lançamento de adicionaes 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 possível, sem desorganizar os serviços publicos, as despezas do estado, reducções que se comprometeu na comissão 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 concluída a generalidade e devendo provavelmente terminar n'esta semana a especialidade, por forma que os projectos respectivos, depois de aprovados pela camara dos dignos pares, convertidos em lei do paiz, possam ser começados a executar no dia 1.º de março proximo futuro.

A attitude, firme e correcta, do governo portuguez causou excellente impressão no estrangeiro, e os principaes jornaes financeiros da Europa, notoriamente os inglezes, alemães e franceses, manifestaram-se favoráveis á reducção do juro da dívida 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 hombriedade portuguesa e mostrando-se confiados nos recursos do paiz, que reune 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 reducção do juro da dívida 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 reducção 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 capitais.

A discussão da pauta arrasta-se lentamente na camara dos senhores deputados e parece ter perdido já todo o interesse. As alterações propostas são pouco importantes e representam antes a defensa 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 ter sido attendidos na primitiva elaboração da pauta e nas modificações n'ella introduzidas, sob reclamações dos interessados, pela commissão 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 journal alemão, *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 realizando as previsões, que aqui fizemos, em tempo ácerca das consequencias do desastre do *Banco Lusitano*. Erros accumulados desde a manifestação das suas primeiras dificuldades e alguns dos quaes pertencem ao governo, que dada a suspensão de pagamentos d'aquella casa bancaria devia ter logo nomeado uma commissão de banqueiros que conhecesse das suas condições e circumstancias, como o governo frances fez em identicas circumstancias com o *Comptoir d'Escompte*, tiveram a sua fatal e inevitável solução na intervenção da justiça, que n'este momento está fazendo o arrolamento de todos os valores afim de se pôr aclaro 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 capitais, excesso produzido pela constante immigração de operarios nacionaes e estrangeiros, que nos últimos 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 concorrença do salario. Os operarios sem trabalho não o procuram nem o acceptam 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'aquellos documentos que a crise afeta principalmente o credito do estado e que as maiores e as mais graves dificuldades se reflectem por isso na administracão do proprio 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 acordo que acaba de realizar-se entre os comités dos obrigacionistas franceses e o sr. conde de Burnay, presidente do conselho de administracão 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 acceptes pelo conselho: — 1.º — O conselho tomará todas as medidas necessarias para que o balanço se conclua o mais promptamente possivel; — 2.º — Se d'esse balanço resultar que os rendimentos da companhia não são suficientes para equilibrar os encargos, o conselho reclamará do governo a lei necessaria para regularizar a situação da Companhia e dar aos credores a administracão effectiva de sua hypotheca até ao momento em que esteja em dia o pagamento integral das obrigações, juro e amortiseração; — 3.º — O conselho assegurará o funcionamento da commissão 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 $\frac{1}{2}$ p. c., paralysação das transacções sobre tabacos, desfavorecidissimas as accões dos bancos e companhias apesar dos relatorios lisonjeiros 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 realizaram-se no sabbado a 36,80, as de coupons a 36,50, os titulos da dívida externa a 36,50, as obrigações prediaes de 5 p. c. a 80 $\frac{1}{2}$ 500 réis, de 4 $\frac{1}{2}$ p. c. a 77 $\frac{1}{2}$ 000 réis, as de 6 p. c. a 90 $\frac{1}{2}$ 000 réis. As accões dos Caminhos de Ferro desceram a 14 $\frac{1}{2}$ 000 réis. O agio das libras subiu a 1 $\frac{1}{2}$ 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 $\frac{7}{16}$ (p) 41 $\frac{5}{8}$ (d), — Paris 678 (p), 674 (d). Tem aparecido algum papel cambial não só do Brazil mas tambem como resultado de exportação nacional. São, porém, muito graves as notícias 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 extenso a outros valores.

J. F.

A nova pauta hespanhola

Tem passado desapercebida para todos — cremos — no nosso paiz, a nova pauta que o reino vizinho pôz em vigor desde 1.º do corrente.

E não obstante, apesar da pequena cifra relativamente que representa o nosso balanço anual de exportação para aquelle paiz, não é de pouca importância 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 estatística do ultimo quadriennio liquidado dá-nos os esclarecimentos seguintes:

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 congeneres	2:633	4:876	2:187	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	337:936	341:814	293:541
Instrumentos, machinas, apparelhos e utensilios empregados na scienzia, nas artes, etc.	4:288	6:004	6:180	11:680
Diversas substancias e productos	207:288	138:551	189:167	108:175
Manufacturas diversas	20:475	17:723	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.º, 6.º, 8.º, 9.º, 11.º e 12.º, e nas mercadorias livres de direitos, aumentos 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 sobre-carregados, que esta exportação, de pequena, tornar-se-ha nulla em muitos d'elles.

Seguindo a ordem do *arancel* hespanhol e buscando n'ele os generos em que as nossas vistos 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 construídas, 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 diferença que torne prohibitivo o negocio, mas nem por isso deixará de prejudical-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 enviamos ao reino vizinho.

A terminação do tratado de commercio veiu annullar esta exportação, gravando a mercadoria, na sua entrada em Hespanha, com os direitos da 1.ª columna do *arancel* em lugar dos da 2.ª, 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 vizinho 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 aumento superior a 50 %, que, se não impossibilita a exportação, bastante deve prejudical-a.

Terminamos pelo nosso principal producto agricola. O vinho não constitua um importante factor nas nossas relações commerciaes com o vizinho 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 circunstancia 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 quizrem beber vinho do Porto tem 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 vizinho 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.º a 15.º do regulamento do imposto de transito 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 tesouro, liquidações efectuadas durante o anno de 1891, e que até ao fim de novembro proximo passado ascendiam á quantia de 93:588.7910 réis, e sendo necessário que essa quantia entre imediatamente nos cofres publicos: determina Sua Magestade El-Rei que a administração geral das alfandegas e contribuições indirectas dé as ordens e providencias necessarias 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 legaes.

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

Direcção geral de obras publicas e minas

2.º Repartição—Caminhos de ferro

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portugueses que sejam aclaradas as disposições da portaria de 16 de novembro ultimo, relativa à 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 efeitos ao ramal de Santa Apolonia a Bemfica e à linha de leste, fazendo-se o serviço de passageiros unicamente no edifício de Braço de Prata e o de recepção e expedição de mercadorias nos cais de Poço do Bispo ou nos de Braço de Prata, à 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 efeitos 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 aprovar o projecto datado de 31 de outubro ultimo de uma passagem superior da estrada real n.º 16, Barreiro à 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 meridionais.

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

Paço, em 20 de jan. iro de 1892.—Visconde de Chancelleiros.

Para o director da fiscalização da construção 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 máquinas 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 anuncio; e devendo a abertura de propostas ter lugar perante a comissão, que oportunamente 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 anuncia 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 máquinas locomotivas, nos termos das clausulas d'este anuncio e com as condições que abaixo se transcrevem.

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

2.º 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 comissão que para tal fim for oportunamente nomeada.

3.º Os arrematantes ficam sujeitos ás clausulas e condições geraes de empreitadas de obras publicas de 28 de abril de 1887 na parte applicavel e instruções 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.º Os documentos e propostas de preço a que se referem as condições 1.º e 2.º deverão ser escriptos em papel sellado, sem o que não serão aceites.

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 máquinas locomotivas para a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, a que se refere o anuncio de 30 de janeiro de 1892

1.º Para ser admittido a licitar é necessário que o concorrente mostre que effectuou na caixa geral de depósitos ou na sua delegação no Porto, em dinheiro ou em títulos da dívida publica portuguesa, pelo seu valor no mercado, o depósito provisório da quantia de 550.000 réis, e que apresente documento pelo qual se obrigue a fazer o depósito definitivo de 5 por cento do preço da adjudicação.

§ unico. Os depósitos provisórios serão restituídos logo que seja aprovada a adjudicação, á excepção do que pertence ao licitante preferido, que só o será na liquidação final do contrato.

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

3.º As cartas fechadas deverão conter:

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

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

3.º Nota assignada pelo concorrente da analyse do tipo do carvão que se propõe fornecer, com a designação da percentagem carbone, cinzas, agua, enxofre, hydrogêneo, oxigêneo e azote.

4.º 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 anuncio da direcção geral das obras publicas e minas de 30 de janeiro de 1892.

(Data e assinatura).

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

6.º Quando diferentes licitantes tiverem oferecido efectuar o fornecimento pelo mesmo preço e que este seja o mínimo entre todas as propostas, proceder-se-ha em acto contínuo à licitação verbal entre os ditos licitantes sómente, por espaço de um quarto de hora, a diferença porém entre cada um dos lances nunca será inferior a 10 réis por tonelada.

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

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

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

§ 1.º Se o licitante preferido não fizer o depósito definitivo no prazo determinado, perderá o depósito provisório em favor do estado.

§ 2.º No depósito definitivo levar-se-ha em conta ao arrematante o depósito provisório feito para o concurso de licitação.

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

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

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

11.º O termo de contrato 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.º O carvão será hulha de primeira qualidade de recente extracção, livre quanto possível de enxofre ou pyrites e matérias extranhas, e deve:

1.º Arder com chama longa sem produzir muito fumo;

2.º Não se tornar viscoso adherindo ás grelhas;

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

4.º Não se reduzir a pó que caiá pelas grelhas quando o fogeiro picar o fogo.

13.º A proporção maxima dos miudos de qualquer carregamento é fixada em 15 por cento. Por cada centésimo a mais sofrerá o fornecedor a dedução 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 tolerância admittida, deverá o carvão, antes de passar ao depósito, correr n'um crivo cujas barras estejam distanciadas 2 centímetros.

14.º 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 possível, a qualidade media do carregamento; por cada centésimo a mais sofrerá o fornecedor a dedução de 100 réis por tonelada.

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

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

16.^a Cada carregamento será acompanhado de um certificado do consul português 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 cais 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 mensais 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 dedução de 10 por cento da importância documentada, que será restituída ao fornecedor com o deposito definitivo, concluído que seja o fornecimento e cumpridas as formalidades legaes.

20.^a O fornecedor terá sempre o direito de assistir, por si ou seus representantes, às 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 diferentes 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 contrato, 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 for notificada a adjudicação do fornecimento, e será feito por fórmula 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 contrato.

25.^a O preço de cada tonelada comprehende todas as despezas 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 despezas de pesagem, empilhamento e ensaios.

§ unico. Quaesquer direitos, consignados nas pautas das alfandegas em Portugal, serão pagos pelo fornecedor, que os rehaverá 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 meses 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 prorrogados 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 prazo, datados de 8 de maio e 7 de agosto de 1891, mas sem de forma 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; prorogo por simples equidade, de que não resulte jamno ou perda para o estado, por mais seis meses os prazos fixados no alvará de concessão, e que a companhia ainda não tenha cumprido, com as seguintes condições:

1.^a Que no prazo de dois meses, a contar d'esta data, a companhia cumpra as prescrições constantes do parecer de 16 de novembro ultimo da junta consultiva de obras publicas e minas, aprovado 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 prazo dos dois meses fixado, na condição 1.^a d'este despacho, a companhia não cumpra integralmente

as referidas prescrições 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 3 as séries, aumentando 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, também em vista das diferenças 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 hespanhóis

II

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

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

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

As obrigações de 2.^a hypotheca, comprehendendo as séries 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 série 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 elles teem primeira hypotheca: garantindo o serviço regular d'estas obrigações, a Companhia Madrid-Zaragoza não lhes atribuiu titulo hypothecario algum sobre a sua propria réde;

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

Como a Companhia de Madrid-Zaragoza reune todas as suas linhas em uma só conta de exploração, não é possivel 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 amortisacão das obrigações.....	24.738:663
Imposto de transmissão sobre accções 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
O beneficio elevou se portanto a.....	5.225:544

Já démos 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 enquanto 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 compromettido.

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 aumento das receitas durante as ultimas semanas pôde-se contar que o aumento 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 supplementar, 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 amortisacão das obrigações.....	24.739:000

Imposto e despezas 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 accão. 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 anunciou 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 Andaluzes é a terceira das Companhias hespanholas pela importancia dos capitais franceses empregados na empreza. As obrigações emitidas cu tomadas a cargo por esta Companhia são:

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

As obrigações Andaluzas 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 Andaluzes. Esta ultima Companhia trocou contra obrigações da primeira série a maior parte das obrigações Cordova-Malaga, cujo encargo medio e annual já é só de 188.260 pesetas. Todavia a inscripção hypothecaria não poderá ser anullada senão quando todas as obrigações Cordova-Malaga tiverem sido trocadas.

As obrigações Sevilha-Jerez-Cadiz que eram originalmente em numero de 177.250, das quaes 11.869 em papel cor de rosa, e 86.141 em papel cinzento, provinham da antiga Companhia comprada em 1877 por M. Loring. As 79.240 obrigações em papel amarelo proveem da troca das accções no momento d'esta compra. Estas tres séries de obrigações teem uma hypotheca especial sobre a linha Sevilha 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
Producto de capitaes disponiveis.....	166.297
Total das receitas liquidas	8.514.727
Encargos:	
Obrigações	7.257.941
Contribuições diversas em Hespanha.....	154.632
Juros, despezas 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 accções, 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 benefícios não distribuidos, provenientes dos exercícios anteriores lhe permitte 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 accrescimo senão o que resulta do agravamento 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 aumento que, em 9 de dezembro, attingia 241.000 pesetas e que, para o exercicio inteiro, parece dever elevar-se a 300.000 pesetas. As despezas d'exploração não absorverão provavelmente mais do terço d'esta receita bruta suplementar, de forma que a importancia das receitas liquidas seria aumentada com 200.000 pesetas.

Mas este aumento do producto liquido da sua rede de caminhos de ferro não é o unico que a Companhia dos Andaluzes terá obtido: os benefícios 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 efeito elevar em 10 a 12 por cento os preços dos carvões inglezes que era necessário 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 aumentos de benefícios provenientes da rede de caminhos de ferro e das minas bastam para compensar, com pequena diferença, o agravamento dos encargos resultante do aumento 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 aumentar 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 graphic 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:

Fr. io de vacuo automatico.....	966
" " não automatico.....	4.696
" " ar comprimido automatico.....	2.536
" " " não automatico	225
" " " Clark & Webb	5.354
Outros systemas.....	2.268

O freio de vacuo não automatico, tendo-se igualado 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 negócios da Companhia Real

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

Os termos d'essa carta e a attitude dos jornaes franceses que tratam d'este assumpto com mais insistencia, parecem indicar que, da parte dos grupos franceses, 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 assembléa geral dos accionistas da sua Companhia, afirmou 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 appoio das suas declarações e quando lhes demonstrámos que a organisação da Comissão de fiscalisa-

ção tal qual tenha sido concebida pela assembléa geral, era legalmente irrealisável, v. acolheu, sob reserva de ratificação pelo seu Conselho, o pedido que lhe era feito pelos *comités* dos obrigatários de nomear uma comissão de verificação à 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 Comissão, a qual, logo que seja nomeada, deverá entrar em funções, e, vista a urgência, apressar o seu trabalho.

Para administrar a Companhia até a elaboração completa d'um acordo com os credores foi nomeado um conselho em que foram reservados lugares à disposição dos obrigatários e v. pede aos *comités* para os preencher.

Devemos lhe fazer notar, em primeiro lugar, que por título algum o obrigatário, n'esta qualidade, pode 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 acordo com os credores, não vemos o menor inconveniente em fazer designar por cada *comité* dois accionistas que, ficando em completa comunhão de ideias com v., poderão ajudar o a preparar uma solução que terá probabilidade de ser agradável 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 necessárias para que se estabeleça mais promptamente possível o balanço da companhia;

2.º Se d'este balanço resulta que os produtos da companhia não são suficientes para equilibrar os encargos, o conselho pedirá imediatamente depois ao governo a lei necessária para regularizar 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 amortização esteja em dia.

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

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

Accele, sr. Presidente etc

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

Carteira dos Accionistas

Banco de Portugal

O ex.^{mo} presidente da assembléa geral designou o dia 20 do corrente mês, 7 horas e meia da noite, para a reunião da assembléa geral extraordinária, que deve ter lugar no edifício do banco, assim de deliberar sobre o contrato provisório de 4 de dezembro de 1891 entre o governo e a administração do banco, com respeito à reforma da lei orgânica d'este estabelecimento; e outrossim deliberar sobre o projecto de reforma de estatutos, elaborado e proposto pela comissão eleita na sessão da assembléa geral ordinária de 5 de março de 1890.

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

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

O 1.^o secretario

Joaquim José Rodrigues da Câmara

Devendo a assembléa geral extraordinária d'este banco, convocada para 20 do mês corrente deliberar acerca do contrato de 4 de dezembro de 1891, bem como do projecto de estatutos que deverão substituir os que actualmente vigoram, caso aquelle contrato seja aprovado, e inserindo-se no referido projecto de estatutos disposições que alteram a constituição da assembléa geral ordinária, e adiam excepcionalmente a d'este ano para o mês de março, o conselho geral do banco resolveu efectuar desde já uma distribuição de lucros na importância de 3 e meio por cento em referência ao 2.^o semestre do ano 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 às terças e sextas feiras, destinados ao pagamento de dividendos atraçados.

Para cumprimento da portaria do ministerio da fazenda de 14 de agosto de 1885, publicada no *Diário do Governo* de 19 do mesmo mês e anno, terão os srs. accionistas os fructuários de mostrar no acto do pagamento estar satisfeita a contribuição de registo respectiva a todo o usufruto 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.^{mo} 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 assembléa 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 abundância de capitais, tendo produzido um excelente efeito na liquidação, todos os valores, e principalmente os fundos franceses subiram rapidamente. O 3% elevou-se a 95,90 a contado enquanto que a prazo se cotava por 95,85; o 4 1/2 ex-coupo de 1,12 subiu exactamente 3 francos a 105,15 curso correspondente a 106,25.

Em quanto a valores estrangeiros a quinzena foi agitada e até, pela sua má tendência, foram a causa de baixas bastante importantes nas acções de alguns dos nossos principais estabelecimentos de crédito.

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

O Banco d'Escompte que acaba de reduzir o seu capital de 65 a 25 milhões, foi oficialmente cotado, em acções liberadas por completo. Sabe-se que, até agora, os seus títulos tinham apenas o desembolso de 250 francos. Todavia, esta operação não teve o dom de 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 consequência dos boatos d'uma revolução em Barcelona. Pelo seu lado o Portuguez caiu violentemente de 28,85 a 27,50 em virtude das dificuldades que apresenta a aplicação dos novos projectos de redução d'aquela dívida.

O Italiano oferece-se a 90,50. Diz-se que o syndicato alemão abandonou o coupon do novo empréstimo.

O Suez sempre firme pelo persistente aumento 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 estacionárias, 1.472 o P. L. M., 1.522, o Orleans e 1.260, o Midi, estacionamento que se explica pela atitude específica da economia, determinada pela proxima época em que principiarão as novas tarifas de grande velocidade e os novos direitos d'alfandega.

No que se refere à redução do imposto e base da grande velocidade, deve-se esperar que ella produza, por agora, uma diminuição de produtos ainda que a experiência tem já demonstrado que o abaixamento de preços, em matéria de transportes, se traduz geralmente em aumento de tráfego.

Em quanto à questão das tarifas aduaneiras é pouco mais ou menos uma incógnita sobre a qual ninguém pode fazer previsões.

O mais interessado, porém, na experiência é o Estado; o Estado que garantiu os dividendos; o Estado que deve prover às insuficiências de receitas; o Estado, enfim, que se substitui às companhias e que mantém 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 público.

G. Tessaré

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

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações	
		1892-91			1891-90			Totaes		Differenca a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1892-91	1891-90	1892-91	1891		
COMPANHIA REAL													
Antiga rede e nova não garantida (1)	22 28	Janeiro	690	Réis 43.729.000	Réis 63.375	690	Réis 49.056.340	Réis 71.098	Réis 171.077.000	Réis 198.293.140	Réis 21.216.440	(1) Compre- hende as li-	
	29 4	Fevereiro	"	49.052.000	71.296	"	54.578.470	79.091	223.129.000	252.871.280	"	29.712.280	
Nova rede garantida (2)	22 28	Janeiro	334	Réis 4.442.000	Réis 42.202	464	Réis 3.000.000	Réis 18.292	Réis 16.606.000	Réis 14.600.000	Réis 3.006.000		
	29 4	Fevereiro	"	5.521.000	45.166	"	3.200.000	19.512	21.227.000	14.800.000	Réis 6.127.000		
Sul e Sueste	24 31	Dezemb.	475	Réis 16.875.365	Réis 35.528	475	Réis 14.503.720	Réis 24.442	Réis 735.454.450	Réis 684.699.700	Réis 43.754.750		
	4 7	Janeiro	"	12.424.646	26.492	"	11.230.855	23.613	12.424.630	11.230.855	Réis 1.490.785		
	8 14	"	"	12.612.480	26.532	"	13.354.045	28.535	23.034.420	24.784.900	Réis 249.220		
Minho e Douro				340	"	340	"	"	"	"	"		
Beira Alta	4 7	Janeiro	253	Réis 4.861.714	Réis 19.244	253	Réis 7.434.544	Réis 28.228	Réis 4.861.714	Réis 7.434.534	Réis 2.569.803		
	8 15	"	"	3.581.937	14.435	"	6.929.945	27.394	8.143.678	14.361.489	Réis 5.917.814		
	15 24	"	"	4.005.868	13.833	"	7.790.195	30.791	12.149.546	22.151.684	Réis 9.702.438		
Nacional (Mirandella e Vizeu)				405	"	"	"	"	"	"	"		
Guimarães	17 23	Dezemb.	34	Réis 1.423.490	Réis 35.976	34	Réis 1.073.455	Réis 31.563	Réis 59.863.961	Réis 57.318.040	Réis 2.545.921		
	21 31	"	"	1.062.434	31.248	"	1.163.285	34.273	60.926.395	58.513.323	Réis 2.443.070		
	4 7	Janeiro	"	898.470	26.425	"	883.420	26.044	898.470	885.420	Réis 43.050		
Norte de Hespanha	8 14	"	2803	Réis 4.316.378	Réis 481	2803	Réis 1.030.455	Réis 375	Réis 2.586.620	Réis 2.432.400	Réis 453.860		
	15 21	"	"	4.230.954	439	"	957.528	312	3.817.572	3.089.928	Réis 737.614		
	22 28	"	"	4.253.416	447	"	4.439.610	413	3.070.989	4.219.539	Réis 821.451		
Madrid—Zaragoza—Alicante	45 21	"	2672	Réis 1.020.350	Réis 382	2672	Réis 930.716	Réis 356	Réis 3.470.883	Réis 2.717.745	Réis 433.168		
Andaluzes	1 14	Janeiro	894	Réis 563.614	Réis 630	894	Réis 476.074	Réis 533	Réis 563.614	Réis 476.074	Réis 87.570		
	45 21	"	"	244.477	273	"	235.570	285	808.422	731.613	Réis 76.178		
Almansa—Valencia—Tarragona				460	"	460	"	"	"	"	"		
Zafra a Huelva	22 28	"	180	Réis 60.907	Réis 338	180	Réis 38.492	Réis 213	Réis 184.710	Réis 143.715	Réis 40.995		
	29 4	Fevereiro	"	53.576	251	"	39.321	218	238.286	214.031	Réis 43.255		

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 mês de novembro de 1891.

Thomás Whetuel. — Apparelho para aquecimento do ar e dos gazes — 22 de novembro de 1876.

José de Magalhães. — Melhoramentos nos apparelhos hidráulicos, vulgarmente chamados noras, evitando a força do sangue — 27 de novembro de 1876.

Patentes de invenção concedidas no mês de dezembro de 1851:

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

Lucien Viallet Chabrand. — Apparelhos electricos permitindo que se produza a abertura ou o encerramento de um circuito electrico em um qualque numero de pontos — 2 de dezembro — 5 annos.

William Carey. — Aperfeiçoamentos nos escaphandros ou fatos impermeaveis usados pelos mergulhadores, que tornam as operaçoes submarinas destes mais faceis e menos penosas — 3 de dezembro — 5 annos.

Max Hedicke. — Camaras ou logares que produzem illusões 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 isolá-lo completamente da agua potavel, denominada «garrafa Godet» — 9 de dezembro — 3 annos.

Henri Emile Auguste Depresle. — Apparelho 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 apparelhos para cortar tiras ou folhas de qualque medida ou grossura que se deseje, das pranchas ou outros pedaços de cortiça — 21 de dezembro — 15 annos.

Société nouvelle de constructions, sistema Tollet. — Sistema de barracas para acampamentos, ambulancias, etc. — 26 de dezembro — 10 annos.

Patentes de invenção, cujos prazos de concessão terminaram no mês 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 meses, janeiro a novembro de 1891, comparado com igual periodo de 1890:

	1891	1890
Leste e Norte	2.254:857.000	2.430:451.579
Ramal de Cáceres	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 (subsiadiada) . . .	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 aumento de igual 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 Cáceres	» 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 tráfego o que é demasiado para chamar a atenção 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 aumento 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 redução de tarifas que effectuou, redução perfeitamente liberal, exemplar mesmo no seu largo alcance, que o publico recebeu com entusiasmo, mas a que não correspondeu um tão prodigioso aumento de tráfego que d'ella redundasse aumento de receitas.

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

Linhos 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 vai mudar também, começando pelo de Cascaes.

No de leste e norte a principal alteração é a passagem para a estação central do Rocio dos comboios 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 propósito 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 cores e com vistas de diferentes 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 cores, ostentando no alto a coroa portugueza e uma elegante locomotiva puxando um comboio, sobre o qual se lê em uma brillante fa-

cha vermelha «excursões em caminhos de ferro» e a a cōres 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 cōr 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 intelligent chefe da officina lythographica o sr. Remiro 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.

Linhos 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 rēde 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 por tanto sem applicação, a tarifa internacional de grande velocidade n.º 2, para passageiros, bagagens, cães, encargos metalicos, valores e objectos de arte.

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

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

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

De Jerez a Puerto de Santa Maria. — No dia 24 de janeiro ultimo chegou a Chipiona, pela primeira vez, uma machine 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 est.ção de Tardienta; com um ramal, que, passando por Tauste, empalme com a linha de Madrid a Zaragoza.

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

Esta construcção, a realisar se, sera o ultimo golpe no famigerado Grande Centr. I.

Suburbios de Madrid. — Foi definitivamente aprovado 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 machine, com tres wagons, passou o novo viaducto do Golmayo...

Linhos estrangeiras

FRANÇA

Em presença das decisões contraditorias 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, suprimindo os recursos destinados a fazer face aos trabalhos da dita rua.

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

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

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

ALLEMANHA

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

A extensão total dos caminhos de ferro do estado é de 1:636 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 materiais.

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 tráfico e do desenvolvimento da rede.

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

A alteração no trajecto causada cm consequencia da catastrofhe 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 relatorio, seria das mais difficéis 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 tráfico elevou-se a 1.183.800 florins em passageiros e 35:000 florins em mercadorias.

Na rēde da margem esquerda do Danubio o augmento em 1891 sobre 1890 foi de 1.349:500 passageiros e 37:700 volumes de bagagens; a recente aumentou 447:200 florins e 75:300 respectivamente.

SUISSA

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

Receitas brutas.....	13.478:15 fr.
Mais do que em 1890.....	291:658 "
Despesas.....	6.304:662 "
Mais do que em 1890.....	702:697 "

O excedente da receita sobre a despesa é, pois, de 483:493 francos.

INDIA INGLEZA

Segundo o relatorio annual do exercicio 1890-91, fechado em 31 de marzo, 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 sterlinas. 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 procedente.

O coefficiente dos benefícios líquidos 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 destes 4.607 europeus e o resto indígenas.

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 tráfico de 1891 nos tramways de New-York teve um progresso notável 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 pôde-se repartir da forma seguinte:

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

Numa 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)

Construcção

Estão concluidas as primeiras quatro secções de Loanda a Ca-lunguembu 180 kilómetros e 14 kilómetros do 5.º 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 máquina; actualmente, porém, removida esta dificuldade, prosegue com regularidade, e temos fundadas esperanças de em breve, antes do fim do anno, podermos abrir á exploração esta secção, a qual termina em Cassuallala. As obras d'arte estão muito adiantadas a as terraplenagens quasi concluídas.

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

Ha n'esta secção a importante ponte do Luinha, que tem uma extensão de 100 metros. É esta a obra mais notável de toda a linha; esperamos, porém, que estará concluída por todo o mês 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.º secção. — Está toda em construção e bastante adiantados os primeiros 27 kilómetros. O nosso empenho é conseguir que o assentamento da linha seja sucessivo 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 dificuldade, de maneira a fazer coincidir a época da conclusão de cada um.

E' na primeira parte da 8.º secção que está o troço mais difícil da linha; são apenas 10 kilómetros, mas difíceis 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.º secção e a 9.º 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 necessário para 300 kilómetros.

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, com quanto não estejam completas, já funcionam, e em breve serão montadas as máquinas que falta fornecer para a sua completa instalação.

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.^{mo} sr. conselheiro Antonio Joaquim de Castro Gonçalves, e do 2.º secretario da assembléa geral, exc.^{mo} sr. João António Pestana de Vasconcellos, pela qual aqui lavramos o nosso sentimento, que com certeza partilhava.

Tendes, pois, a eleger quem os substitua, bem como aos membros do conselho de administração os exc.^{mo} 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.^{mo} sr. Domingos Alves Moreira, as do conselho de administração pelos exc.^{mo} srs. conselheiro Pedro Victor da Costa Sequeira e Julio Mauricio Lopes, ficando vago o logar 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 sucessivamente teem gerido os negócios da Marinha e Ultramar, e que foram os exc.^{mo} srs. conselheiros Antonio José Ennes, Julio de Vilhena e conde de Valbom.

Com identico respeito agradecemos ao exc.^{mo} sr. conselheiro Guilherme Augusto de Brito Capello, digno e ilustrado governador geral da província d'Angola e ao seu secretario, o exc.^{mo} 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 riquíssima 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 oferece-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 escrituração da Companhia, os quais 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 credores..... 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 Portugueza, em letras a receber, em emprestimos 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 subempreiteiro 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 tribunaes competentes apreciem os merecimentos da causa, e esperamos que nos será feita justiça: não nos parece porém, permitta-se-nos dizer, que os rodeios do caminho que o sub-empreiteiro tem agora seguido no andamento d'esta questão, e nos quacs 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.

(Continua).

Mercado de metais

Preços correntes da casa Morrison Kekewich & C.º de Londres

Em 11 fevereiro

			L.	S.	D.	L.	S.	D.	
Cobre									
Barris do Chili, armaz. Liverpool ton.	43	10	-	a	-	-	-	-	
Chapas, rolos, etc., a bordo Londres	59	-	-	"	60	-	-	-	
Best Selected	"	"	"	56	10	-	"	57	-
Estanho									
Barris 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 -
Zincos									
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	barris	"	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 mes, seão 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 provisório para poder licitar é da quantia de réis 5#400, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem for feita a adjudicação, depósitos que hão de ter lugar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral dos depósitos, à ordem dos mesmos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria respetiva, largo do Carmo n.º 32, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até às 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 mes, 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 provisório para poder licitar é da quantia de réis 23#000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, 5 por cento da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem for feita a adjudicação, depósitos que hão de ter lugar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral dos depósitos, à ordem dos mesmos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria respetiva, largo do Carmo n.º 32, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até às 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 lugar 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, Terrapleno—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 Portugueses

Fornecimento de azeite d'oliveira

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

90 tonelladas para ensebamento
60 " " " illuminação

nas seguintes condições:

1.º As propostas referir-se hão separadamente e cada uma d'estas qualidades, e serão acompanhadas por uma amostra respetiva, 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 provisório 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 anuncio estiver fixado, todos os dias não santificados desde as 10 até às 4 horas da tarde.

Lisboa, 10 de fevereiro de 1892.

4.º Circumscripção Hydraulic

Pelas onze horas da manhã do dia 24 do corrente, na casa da secretaria da 4.º Circumscripção Hydraulic se procederá á arremata-

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

1.ª Tarefa—Pedra 41^{m3}, 160 a 700 réis, base da licitação, 28#810 réis.

2.ª Tarefa—Casco, 70^{m3}, 0 a 600 réis, base da licitação, 42#800 réis.

Para ser admitido a licitar é necessário fazer o depósito provisório de 720 réis para a 1.ª tarefa e 1#050 réis para a 2.ª.

As condições podem ser examinadas todos os dias não santi- fificados, das nove horas da manhã às três da tarde, na mesma se- cretaria.

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 público de que não se aceitarão remessas d'este artigo, pa- ra aquele paiz, sem que os expedidores declarem que isentam es- ta Companhia, das consequências resultantes da infracção d'aquel- las medidas prohibitivas.

Lisboa, 5 de Fevereiro de 1892.

Restabelecimento do serviço para Hendaya

Segundo participação recebida de Hespanha já se podem ac- ceitar quaisquer remessas para além da fronteira de Irun e Hen- daya, e portanto com destino a França, sem reserva pelos prazos de transporte.

Fica anulado o aviso em contrário publicado anteriormente.

Lisboa, 6 de Fevereiro de 1892.

Novos horários 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 às 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.

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancários e commerciais

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papéis de crédito.

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

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

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

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

Partida da estação d'Alcantara-terra ás 6,45 da manhã e 5,45 da tarde.—Chegada ás 8,45 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.—Che- gada 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.—Che- gada 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 2 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 com- boios na linha da Beira Baixa, aceitando-se todas as expedições quer de grande quer de pequena velocidade *sem reserva* pelos prazos de transpor.

Fica pelo presente anulado o anuncio 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 portuguesa.—Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

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 RAIOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA—SUL-AMERICANA

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

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

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

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. da Prata, 8 2.º

EM MADRID

Cesar Féreal

Calle da la 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'aco, Laminoirs, Officinas de construcção, 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, fixes 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' sche MASCHINENFABRIK

GEORG GOEBEL — DARMSTADT — ALLEMANHA

Fabrica ha muitos annos como unica especialidade

Toda a qualidade de

MACHINAS E APPARELHOS PARA CORTAR, IMPRIMIR, DATAR E PERFURAR

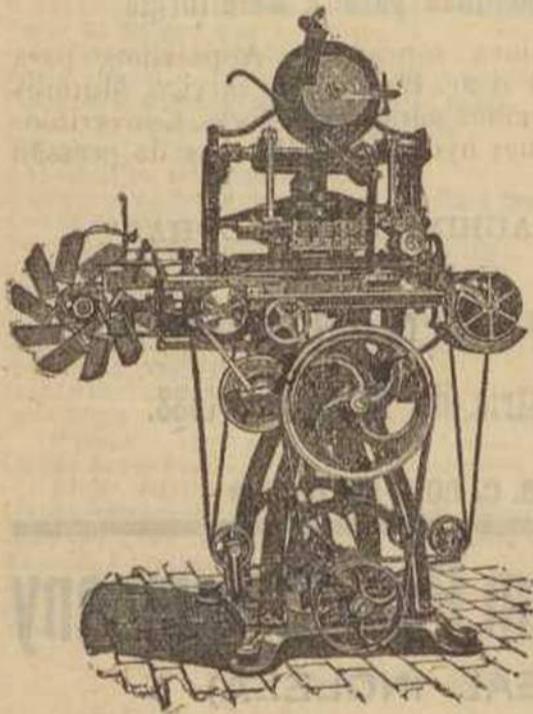
Bilhetes de Caminhos de Ferro

NOVIDADE NOTAVEL

Machina Universal para bilhetes de Tramways

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

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



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, Carlswerk, para cabos subterraneos e submarinos, cabos de transmissão e extração, arames de aço, ferro, cobre e bronze, estanhados, galvanizados, crus e recozidos, para telegraphos, telephone, molas, parafuzos, tela metallica e quinquilheria; especialidade em espinhos artificiaes para vedação das linhas ferreas e dos campos de pasto de gado.

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

HENRI MOMMENS

159, RUE ROYALE, BRUXELHAS

BILHETES PARA CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAIS

em papel e cartão de todos os sistemas 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 artilharia

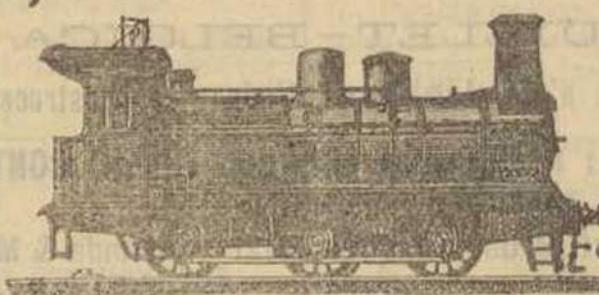
LOCOMOTIVAS

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

Machinas de vapor

aperfeiçoadas, para iluminacão electrica, moinhos, fabricas de gelo, fiação etc.

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



Locomotivas de 40 tonelladas

Machina de esgoto subterrânea
Sistema Compound, privilegiado

Tubos fundidos verticalmente.

Bombas a vapor para poços

Machinas alimentares.

ESTALEIRO NAVAL

Barcos. Rebocadores. Dragas.

Turbinas do sistema MAHLER

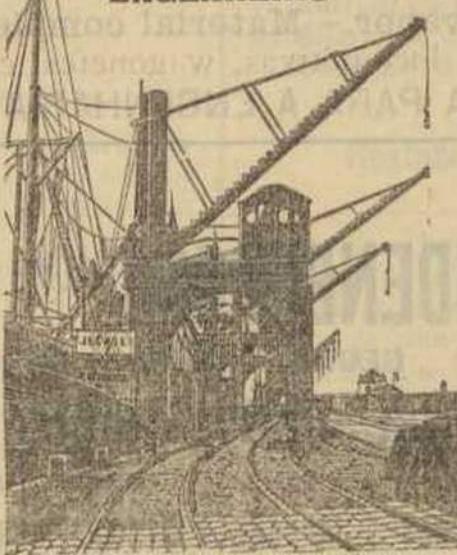
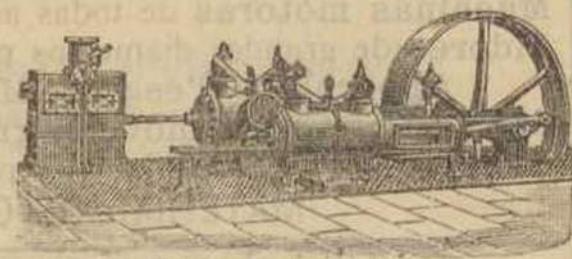
Peças de fundição de todas as classes

Peças de caldeiraria de todas as qualidades

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, 1888

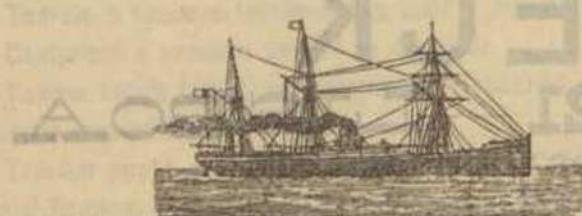
Grua hidráulica com cavalest
em uso no porto de AntuerpiaMachina motora sistema
Compound, privilegiado

Machinas para a Metallurgia

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

MACHINAS ELEVADORAS
para
AGUAS NAS CIDADES

MALA REAL PORTUGUEZA

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

Carreira para a África Oriental (Via Suez)

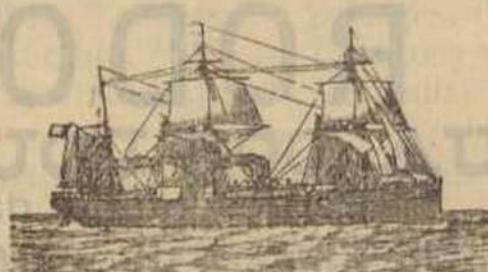
O paquete portuguez

REI DE PORTUGAL

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

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

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

Royal Mail Steam Packet Company
(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

Southampton e Antuerpia

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

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

AGENTES

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

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