

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua de Santo Antão, 109 — LISBOA

## SUMMARIO

O monopolio da viação em Lisboa.  
 Carta da Belgica, por A. Urban.  
 Parte official. — Ministerio das Obras Publicas, portarias de 27 de Fevereiro e 4 de março; alvará de 10 de março. — Ministerio da Marinha, mappa das receitas e despesas dos caminhos de ferro de Ambaca, Lourenço Marques e Mormugão; decreto de 10 de março.  
 Os negocios da Companhia Real.  
 Os caminhos de ferro hespanhoes. — Concluido do n.º 100.  
 Receitas e movimento das linhas da Companhia Real em 1891.  
 Carteira dos accionistas.  
 Boletim financeiro de Lisboa, por J. F.  
 Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.  
 Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.  
 A falta de patriotismo.  
 Publicações recebidas.  
 O «Économat» do Grande Central Belga.  
 Commercio portuguez.  
 Excursão a Hespanha e Portugal.  
 Linhas portuguezas. — O elevador de Gaya — Pessoal de Lourenço Marques — Minho e Douro — Os meridionaes — Companhia Nacional — Inquerito à Companhia Real — Anexo à estação Central.  
 Linhas hespanholas. — Um novo invento — De Pontevedra a Carril — Turis a Madrid — Sevilha a Malaga — Torralba a Soria — Linares a Almeria — Santander a Solares — Val de Zafra a San Carlos de Rapita — Maipartida a Astorga — Augmento de tarifas de grande velocidade.  
 Linhas estrangeiras. — Franca — Italia — Austria — Transwaal.  
 Mercado de metaes.  
 Avisos de serviço.  
 Arrematações.  
 Casas recommendadas.  
 Annuncios.

## O monopolio da viação em Lisboa

SE não é uma questão vital para todo o paiz que sobreleva aos problemas economicos cuja resolução incerta nos emociona a todos, é comtudo um negocio de grande importancia para a capital, pelo qual muito deviamos interessar-nos, muito mais do que vemos o publico tel-o feito até hoje, descuidadamente indifferente ao resultado de uma negociação que tão de perto lhe toca.

Referimo-nos ao monopolio da viação, proposto pela companhia carris de ferro.

Ao que sabemos, esta companhia propoz á camara municipal, em 7 do corrente, tornar-se unica possuidora de todos os carros de carreira, mediante umas certas condições que passamos a enumerar:

A direcção da companhia contractou com as quatorze empresas exploradoras da viação na capital, a compra de todo o material e gado que ellas possuem.

O contracto provisorio da venda está já assignado.

A camara é convidada pela companhia dos carris de ferro, d'accordo com todas as empresas, a lançar sobre cada carro, e por anno, o imposto de quinhentos mil réis, para cujo pagamento aquella companhia se poderá avençar por uma forte percentagem na sua receita liquida, logo que adquira, por accordo, todas as outras empresas existentes.

A companhia obriga-se a fazer uma redução nas suas actuaes tarifas, e propõe uma annuidade destinada a substituir a actual verba que paga por concerto de calçadas.

Uma commissão de representantes das empresas de viação procurou a commissão municipal, afim de soli-

ciar d'ella a approvação da proposta da companhia dos carris de ferro, declarando que esta salvaguardava os seus interesses e os do publico.

Esta proposta, cujos lineamentos especiaes nos são desconhecidos, encerra visivelmente uma pretensão de monopolio, o que já de si seria bastante para contra ella nos indispor, se razões mais fortes nos não levassem a isso.

A imposição de um pagamento de 500.000 sobre cada carro e por anno afasta completamente a ideia de que alguém possa tentar esta industria fóra do gremio d'aquella companhia.

Mas ainda assim esta base seria aceitavel se a companhia a quizesse e podesse adoptar para si.

Não succede assim; como espirito previdente, a proposta transforma este imposto n'uma percentagem sobre a receita liquida, percentagem modestamente fixada em 15 0/0 pela companhia, e que, ao que se diz, a camara pretende elevar a 25 0/0.

Traduz-se esta parte da proposta no evidente desejo de «um deus para si e um demonio para os outros».

Para estes é-lhes absolutamente impossivel pôr nas ruas de Lisboa um unico carro tendo que pagar réis 500.000 de imposto, porque a suppôr mesmo que para este o empresario tirasse 10 0/0 da receita bruta, ser-lhe-hia necessario que cada carro lhe rendesse 5.000.000 annuaes ou cerca de 13.700 réis por dia. Ora sendo a média do custo das carreiras por passageiro 30 réis, seria necessario um movimento diario de 457 passageiros por carro, o que nenhuma empresa consegue, nem mesmo a companhia dos omnibus de Londres.

Ficará, portanto, a cidade sem esperanças de, enquanto durar o contracto com a companhia carris, vêr outros carros nas suas ruas que não sejam os d'aquella companhia.

E quem nos assegura que esta prohibição só por si não fará arrependimento lamentosamente as vereações futuras da liberdade que a actual lhe tenha usurpado?

Todos os dias se estão vendo novos progressos da sciencia applicados a todas as industrias; novos aperfeiçoamentos d'estas em todos os seus ramos; algemar o serviço de viação de uma capital por um largo praso será talvez um erro de que teremos que soffrer as consequencias.

A'manhã inventar-se-ha um novo processo de viação urbana, uns carros de novo systema, um meio de tracção que hoje não conhecemos, uma nova commodidade para o publico, mas não poderá esse melhoramento ser implantado em Lisboa porque a isso se oppõe o contracto com a companhia Carris, a qual tambem, pela sua parte, não o adopta porque não póde ou não lhe convém.

Sem fallarmos das elegantes gondolas que o armazem do Louvre poz no Sena á disposição dos seus freguezes, durante a exposição, e não sabemos se depois d'ella, ainda ha pouco um commerciante emprehendedor, de Lisboa, reembolsava parte do custo da passa-

gem em determinados carros em compras feitas no seu estabelecimento.

Esse ou outro poderão qualquer dia implantar a ideia de uma forma mais effectiva. Não o poderão fazer e o lesado será o publico com a falta d'essa commodidade.

Os grandes electricistas trabalham pela descoberta dos differentes systemas de tracção electrica, e não só a que se utiliza de carris como a que circula sobre a estrada ordinaria.

Ha poucos dias foi experimentado na America um break d'este systema que, ao que nos consta, deu bons resultados.

Se o invento se propagar, se quizer chegar até nós, encontrará aqui a companhia Carris a impedir-lhe o avanço, ella a que não convirá transformar o systema dos seus carros, e que tambem não consentirá que outros carros lhe façam concorrência.

E a par d'isto, só em campo, que esperanças nos dá a companhia Carris de que o seu serviço melhorará?

Se nos pontos em que ella tem competencia, o serviço pouco ou nada tem augmentado, se mesmo n'aquelles onde a não tem, algum tem sido de todo supprimido, como a carreira da circulação, os carros electricos e a viação á machina, o que nos garante que o serviço melhorará, liberto de competidores?

Promette a companhia uma redução nas suas actuaes tarifas.

Não sabemos se a fixa na sua proposta, mas é bem de crêr que não. Sobre este ponto constou-nos que a idéa é separar os carros em duas classes, sendo uns de 1.<sup>a</sup>, outros de 2.<sup>a</sup>. Onde estará a vantagem para o publico? Em dia de grande affluencia dar-se-ha o caso de só apparecerem os carros de 1.<sup>a</sup> classe. Deve estar bem presente a *ruse* de que a companhia se quiz servir ha tempo com os carros especiaes para Algés em dia de grande affluencia, a 100 reis; não deve esquecer tambem que na carreira do Lumiar, durante a feira do Campo, foi mister que os passageiros se quixassem á camara municipal para que a companhia deixasse de exigir 100 reis pelos passageiros para e desde o Campo Grande.

Ha na camara municipal, entre os empregados superiores, quem d'essa queixa muito bem saiba, e nós sabemos quem a fez, o que lhe foi respondido, as providencias que se deram e o bom resultado que se tirou.

Vae longo este artigo, mas como é possivel que antes do nosso proximo numero este negocio se ventile na camara, tendo até aqui analysado o que sabemos das bases do contracto em relação aos interesses do publico, evidenciaremos tambem o que d'elle resultará para os do municipio.

A companhia offerece á camara uma annuidade fixa pelo concerto de calçadas.

Ora é bem de crer que se esta annuidade fosse superior ao que ella actualmente gasta ou ao que calcula gastar, não seria ella que faria tal proposta.

Mas demos de barato que esse *quantum* é superior ao actual.

E quanto augmento terá o municipio de despeza desde que tal contracto se faça?

Como é sabido, todos os actuaes carros de viação tem a bitola igual á das linhas americanas da cidade e por isso andam quasi exclusivamente sobre os carris.

Mas desde que estes carros pertençam á companhia, o primeiro acto d'esta será ordenar aos cocheiros que d'esses carris se afastem o mais possivel para melhor os conservar. Portanto serão as calçadas que mais e muito mais padecerão.

Esta determinação terá tambem por fim tornar o transito n'estes carros menos commodo e assim afugentar d'elles o publico para os de tarifa mais elevada.

Emquanto á percentagem da sua receita liquida offerecida á camara, pouco nos importa que ella seja de 15 % como a companhia propoz, ou de 25 %, como a camara se diz que exige, visto que consideramos pura e simplesmente illusoria esta vantagem.

A companhia tem já uns gastos de exploração que lhe levam o melhor das suas receitas, não tendo dado dividendo algum no ultimo semestre, nem sendo de esperar que tão cedo o dê. Com aquella operação pretende comprar 200 carros e não menos de 1:000 cabeças de gado; tem que sustentar este e manter a mais um novo pessoal de 500 empregados que segundo *promette* admittirá ao seu serviço.

Com tão elevados encargos que esperanças pôde haver de receita liquida, e quando a haja que importancia adquirirá ella?

Isto na supposição de que a receita liquida o seja só dos gastos de exploração, porque se incluirmos o encargo de 980 contos de obrigações de 6 %, isto é réis 58:800:000 annuaes, onde iremos parar!

Veja a camara o que faz, que o assumpto é sério de mais para que seja resolvido sem o mais profundo exame.

E' nossa convicção que tudo que se ligue a este monopolio será em puro prejuizo dos municipes e sem o menor lucro para a camara.

Voltaremos a occupar-nos d'este assumpto.

Depois de termos encerrado este artigo, um facto novo nol-o faz continuar aqui, embora elle já vá longo demais.

Acabamos de receber um *protesto* de tres donos de carros pelo qual se vê que é falso que todos elles estejam de accordo com a companhia Carris.

Este documento pôde bem ser o resultado de uma lucta de interesses particulares, mas d'elle resaltam dois pontos para nós importantes.

Um é o facto de haver tres donos de carros que não querem vender os seus, e não vemos por que lei moral se possa obrigar estes industriaes a acabar com a sua industria.

Deve-se notar que entre elles ha um que tem já o crescido numero de 25 carros, e que o serviço d'estes é um dos mais decentes que temos em Lisboa, tornando-se mesmo uma necessidade para os habitantes dos sitios da Pampulha e Lapa por onde estabeleceu as suas carreiras desde que as companhias Carris e Ripert restringiram por ali as que tinham.

Outro é a ideia que n'esse *protesto* se expende de fazer pagar por cada carro uma quota parte dos gastos que a camara faz com a reparação de calçadas.

Já nos occorrera este alvitre que é perfeitamente razoavel.

A camara precisa de rendimento; é justo que todos a ajudem a obtel-o.

Não precisa conceder monopolios; regulamente a viação em Lisboa, o que sempre aqui temos defendido, em repetidos artigos, e já agora, visto que o caso urge, exporemos as bases para uma postura n'esse sentido.

A companhia Carris inscreveu na sua conta de ganhos e perdas em 1891, 20 contos de réis para reparação de calçadas. Com os novos serviços do Lumiar, Bemfica e Areeiro deve pagar muito mais, mas fixemos esta quota em 18 contos.

Os seus carros em serviço são uns 150 sobre carris; corresponde, portanto a 120:000 réis cada carro.

Não incluímos n'aquelle numero os carros de viação mixta.

D'estes ha uns 250, sendo os principaes proprietarios a companhia Rippert com 80, a Carris com 30, Jacintho com 25, Viação com 23, Canôa com 12 e Salazar com igual numero.

Imponha-se a cada um carro o pagamento annual de 120.000 réis e teremos uma verba de 30 contos annuaes que o contracto da companhia Carris *nunca* dará ao municipio.

Os carros, antes de lhes ser dada licença para circular, deveriam ser examinados não só em relação á sua solidez como ao seu commodo, peso, largura do rastro das rodas, das portinholas de entrada, altura dos estribos, etc., estabelecendo-se um maximo e um minimo para todos estes requisitos. Este exame deveria ser feito invariavelmente *todos os mezes* prohibindo-se a circulação a todos os vehiculos que, além de outros defeitos, não estivessem pintados e envernizados com aceio e decencia propria para o serviço publico.

N'essa occasião poderia effectuar-se o pagamento do imposto, 10.000 réis por cada carro, o que seria mais uma facilidade, tanto na arrecadação d'aquelle, como no pagamento por parte dos empregarios.

Poderia promover-se o agrupamento d'estes em pequenas parcerias de proprietarios de 10 carros, o menos, fixando o minimo do imposto em 1:200.000 réis annuaes. Assim se conseguiria reduzir o numero de empresas, do que resultava poder-se impôr a cada uma um distinctivo differente; a côr dos carros, o uniforme (indispensavel) do pessoal.

Com isto se evitava que por vezes não se possa apurar a quem pertence um carro que originou um desastre e se põe em fuga. A sua côr fal-o-hia reconhecer facilmente.

Tarifas, horarios, itinerarios das carreiras, deviam ser sempre de approvação da camara e affixados em cada carro. Por esta fórma se evitava, como succede, que alguns carros, quando levam apenas um ou dois passageiros, não completam a viagem, ficando em Bellem os que se dirigiam a Algés e no Rocio os que indicavam Intendente ou Avenida.

Finalmente não seria difficil promover a camara que estes serviços se repartissem por pontos da cidade até hoje abandonados d'elles.

Assim as differentes empresas prestariam muito maiores serviços á cidade, e justo seria mesmo que a camara lhes concedesse as facilidades possiveis.

Teriamos uma viação limpa e nos cofres do municipio uma verba segura e consideravel.

## Carta da Belgica

*Bruxellas, 8 de março.*

O nosso conselho superior de agricultura, na sua ultima sessão, pronunciou-se por unanimidade menos um voto a favor da applicação, em todas as importações francezas, de direitos de entrada eguaes aos que os productos belgas pagam na sua entrada em França.

No mez corrente o governo vae convocar de novo o conselho afim d'este preparar um projecto de pauta para a Belgica, e por essa occasião discutir-se-ha tambem a proposta de Mrs. De Saint et De Nayer relativa aos direitos especificos.

\*

As importações de New-York de 1 de janeiro a 6 de fevereiro, elevaram-se a 27.984:362 gallões de petroleo refinado, dos quaes 3.023:300 para Anvers, tendo en-

trado em igual periodo de 1891 26.875:141 gallões, sendo 1.990:000 para Anvers.

\*

O *Moniteur* publica um decreto real concedendo ao ministro dos caminhos de ferro, correios e telegraphos os poderes necessarios para proceder á modificação das tarifas e condições regulamentares dos transportes pelos caminhos de ferro do Estado.

\*

Como ultimamente o fez notar o nosso collega belga *L'Industrie*, os cursos da Bolsa, em consequencia da incrível baixa dos fundos do Estado, e dos titulos municipaes, e na depreciação notavel dos valores industriaes, indicam uma fórma inquietadora na situação economica da Belgica, em particular, e da Europa, em geral.

«O mau regimen monetario de muitos paizes, dizia elle, acompanhado do proteccionismo excessivo em que, por assim dizer, se lançou o mundo inteiro, começa a produzir os seus fructos e a trazer a, perturbação a todos os negocios industriaes.»

Mais que razão tinha o nosso collega infelizmente, para vêr o futuro com tão negras côres!

Em 1888 escrevia Mr. Leroy Beaulieu que quando o curso dos cambios sobre o estrangeiro se torna muito elevado, quer dizer, muito desfavoravel, podia d'isso resultar uma sahida de ouro abundante, pela impossibilidade em que se encontram os commerciantes de um paiz de fazer os seus pagamentos aos commerciantes de outro paiz por meio de simples letras de cambio. Então os grandes bancos elevam a taxa do desconto para as letras do commercio que n'elles se pretende negociar, quer dizer, em lugar do desconto de 3 ou 3 1/2 % que fazem regularmente pelo valor d'essas letras, esse desconto torna-se de 4 e por vezes 5, 6, 7 e mais por cento.

A taxa do desconto no banco de França e no de Inglaterra chegou a 9 e 10 % durante algumas semanas do anno de crise, 1886.

Hoje que o organismo financeiro se tornou muito mais desafogado que antigamente, já não ha rasão para recorrer a estas extravagantes taxas do desconto.

A questão do cambio está actualmente palpitante como raras vezes tem succedido.

A concorrência que nos faz a Allemanha no estrangeiro, construindo pelos mesmos preços que a Belgica, os direitos de entrada prohibitivos para os ferros, e finalmente, toda a politica economica actual da França; o cambio exaggerado com muitos paizes do estrangeiro e notavelmente com a Hespanha e Portugal; tudo isto reunido não constitue um presagio animador para a nossa industria metallurgica este verão.

Todavia as importações e as exportações da Belgica durante o mez de janeiro, accusam um resultado muito satisfatorio, notando-se n'aquella um movimento do valor de 111.470:000 fr., ou seja um augmento de 47 p. c. sobre janeiro de 1891.

O valor da exportação foi de 80.201:000 fr., augmentando 39 p. c. sobre o mez correspondente do ultimo anno.

No que respeita á agricultura, entre os productos cuja cifra diminuiu, figuram na importação, os cavallos com 250:000 fr., as carnes 938:000 fr., a manteiga fresca e salgada 1.287:000 fr.

Na exportação ha um augmento de 424:000 fr. em gado vaccum, 419:000 fr. em cavallos, e uma diminuição de 102:000 fr. em ovos de gallinha.

*A. Urban.*

## Parte Official

## Ministerio das obras publicas, commercio e industria

## Direcção geral das obras publicas e minas

## 2.ª Repartição—Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro da companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do ramal de caminhos de ferro de via reduzida de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1891 (primeiro semestre do anno economico de 1891-1892):

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 25 de fevereiro de 1892, da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar a referida liquidação e ordenar:

1.º—Que se pague á companhia nacional de caminhos de ferro a quantia de 31:152\$233 réis, importância total do juro garantido e liquidado em relação ao primeiro semestre do anno economico de 1891-1892;

2.º—Que esta liquidação continue a ser considerada provisoria enquanto não estiverem concluidos todos os trabalhos, e rigorosamente feita a medição da linha.

O que para os devidos effeitos se comunica ao director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 27 de fevereiro de 1892.—Visconde de Chancelleiros.  
Para o director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Tendo o director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro apresentado a conta de liquidação da garantia de juro relativa á exploração do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1891 (primeiro semestre do anno economico de 1891-1892), mostrando-se da mesma conta, feita em harmonia com os principios estabelecidos na portaria de 13 de julho de 1888, que a receita, deduzidos os impostos de sello e de transito, foi durante aquelle periodo inferior ao minimo fixado no artigo 28.º do contrato de 30 de julho de 1884 para despesas de exploração; e, considerando que n'estes termos é o estado responsavel pelo pagamento da quantia de réis 29:611\$067, que representa a importancia total do juro garantido relativamente a 54\$67955, durante seis mezes: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 25 de fevereiro corrente da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar a referida liquidação, e ordenar que á companhia nacional de caminhos de ferro de Foz-Tua a Mirandella, seja paga, como liquidação provisoria de garantia de juro do primeiro semestre do anno economico de 1891-1892, a referida quantia de 29:611\$067 réis.

O que se comunica ao referido director fiscal para os devidos effeitos.—Paço, em 27 de fevereiro de 1892.—Visconde de Chancelleiros.—Para o director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento da companhia do caminho de ferro do Mondego, concessionaria do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, pedindo que lhe seja prorogado até ao dia 31 de outubro de 1892, o prazo para a conclusão dos trabalhos do referido ramal de caminho de ferro: ha por bem, conformando se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 5 de novembro ultimo, conceder a prorrogação pedida até 31 de outubro de 1892, com a condição, porém, que a companhia deverá indemnizar o estado das despesas com a fiscalisação desde 8 de agosto de 1891, em que terminou o prazo da construcção, fixado no alvará de concessão.

Paço, em 4 de março de 1892.—Visconde de Chancelleiros.

Para o director das obras publicas do districto de Coimbra.

## 1.ª Repartição.

## Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos.

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, tendo-me pedido Jayme Henrique Pereira Bramão, licença para prolongar até S. José de Ribamar, seguindo pela estrada real n.º 67, Lisboa a Cascaes, o caminho de ferro americano da Cruz Quebrada a Carnaxide, de que é concessionario por alvará de 15 de outubro ultimo: hei por bem conceder ao referido Jayme Henrique Pereira Bramão a licença que solicita, com as clausulas e condições do referido alvará de 15 de outubro ultimo, ampliadas e modificadas pela forma seguinte:

1.ª—O caminho de ferro americano primitivo com o seu prolongamento, denominar-se ha «Caminho de ferro americano de S. José de Ribamar a Carnaxide».

2.ª—O projecto de toda a linha será apresentado no prazo de dois mezes, a contar da data d'este alvará.

3.ª—O deposito de garantia será elevado a 500\$000 réis.

§ 1.º—O concessionario elevará o deposito á quantia acima indicada no prazo de quinze dias, contados da data do *Diario do Governo* em que este alvará for publicado.

§ 2.º—O deposito de garantia poderá ser levantado pelo concessionario, quando os trabalhos executados na linha tiverem o valor equivalente a 1:000\$000 réis.

4.ª—As concessões feitas por este alvará e pelo de 15 de outubro ultimo, caducarão se forem excedidos os prazos indicados nas condições 2.ª e § 1.º da condição 3.ª d'este alvará e nos n.ºs 2.º, 3.º e 4.º da condição 3.ª do de 15 de outubro ultimo.

Pelo que mando a todos os tribunales, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e selado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no paço, aos 10 de março de 1892.—EL-REI.—Visconde de Chancelleiros.

## MINISTERIO DA MARINHA E ULTRAMAR—Direcção Geral do ultramar—3.ª Repartição

## Caminho de ferro de Ambaca

| Designações       | Kilometros em exploração | Garantia  |   | Receita bruta do caminho de ferro | Abono feito pelo governo á companhia | Numero medio de kilometros em exploração | Receita bruta media por kilometro | Observações                |
|-------------------|--------------------------|---|---|-----------------------------------|--------------------------------------|--|-----------------------------------|----------------------------|
|                   |                          | De juro de 6 por cento ao capital do primeiro estabelecimento orçado a 19:999\$000 réis por kilometro | De producto bruto minimo de 1:200\$000 réis por kilometro |                                   |                                      |  |                                   |                            |
| 1889              |                          |   |   |                                   |                                      |  |                                   |                            |
| 1.º semestre..... | 60                       | 30:998\$200   | 36:000\$010   | 5:170\$190                        | 66:823\$010                          | 60                                       | 86\$170                           |                            |
| 2.º semestre..... | 60                       | 35:998\$200   | 36:000\$000   | 7:580\$660                        | 64:417\$540                          | 60                                       | 126\$344                          |                            |
| 1890              |                          |   |   |                                   |                                      |  |                                   |                            |
| 1.º semestre..... | 60                       | 55:997\$200   | 56:000\$000   | 9:873\$370                        | 102:123\$830                         | 93,33                                    | 105\$780                          | 30 dias a 60 kilometros.   |
|                   | 100                      | \$  | \$  | \$                                | \$                                   | -  | \$                                | 150 dias a 100 kilometros. |
| 2.º semestre..... | 100                      | 72:396\$380   | 72:400\$000   | 15:218\$250                       | 129:578\$130                         | 120,66                                   | 126\$125                          | 87 dias a 100 kilometros.  |
|                   | 140                      | \$  | \$  | \$                                | \$                                   | -  | \$                                | 93 dias a 140 kilometros.  |
| 1891              |                          |   |   |                                   |                                      |  |                                   |                            |
| 1.º semestre..... | 140                      | 93:861\$967   | 93:866\$662   | 20:058\$040                       | 167:670\$589                         | 156,22                                   | 128\$396                          | 107 dias a 140 kilometros. |
|                   | 180                      | \$  | \$  | \$                                | \$                                   | -  | \$                                | 73 dias a 180 kilometros.  |
| 2.º semestre..... | 180                      | 107:994\$600  | 108:000\$000  | 30:091\$060                       | 185:003\$540                         | 180                                      | 167\$172                          |                            |
|                   |                          | 402:246\$547  | 402:266\$602  | 87:991\$570                       | 716:521\$639                         |  |                                   |                            |

Terceira repartição da direcção geral do ultramar, 17 de fevereiro de 1892.—O engenheiro chefe de secção, Augusto Pacheco Leite de Bettencourt.

Caminho de ferro de Lourenço Marques

Receitas e despesas da exploração desde 29 de junho de 1889 até 31 de agosto de 1891

| Designação                          | Annos | Mezes | Kilometros explorados | Receitas da exploração | Despesas da exploração | Deficit     |
|-------------------------------------|-------|-------|-----------------------|------------------------|------------------------|-------------|
| Total . . . . .                     | 1889  | 6     | 70                    | 25:336#058             | 70:713#007             | 45:376#040  |
| Por mezes . . . . .                 |       |       |                       | 4:222#676              | 11:758#501             | 7:562#825   |
| Por kilometros explorados . . . . . |       |       |                       | 361#943                | 1:071#930              | 709#987     |
| Total . . . . .                     | 1890  | 12    | 80                    | 85:754#434             | 255:474#940            | 169:720#506 |
| Por mezes . . . . .                 |       |       |                       | 6:464#202              | 21:289#578             | 14:643#376  |
| Por kilometros explorados . . . . . |       |       |                       | 1:071#930              | 3:193#436              | 2:121#506   |
| Total . . . . .                     | 1891  | 8     | 88                    | 59:680#427             | 187:101#996            | 127:421#569 |
| Por mezes . . . . .                 |       |       |                       | 7:460#053              | 23:387#749             | 15:927#696  |
| Por kilometros explorados . . . . . |       |       |                       | 678#186                | 2:128#159              | 1:449#973   |

Terceira repartição da direcção geral do ultramar, 17 de fevereiro de 1892.—O engenheiro, chefe de secção, *Agostinho Pacheco Leite Bettencourt*.

Mappa da receita e despesa da exploração do caminho de ferro e porto de Mormugão

Extensão explorada — 82 kilometros

|  | 1888         |              | 1889         |              | 1890         |              | 1891         |                          |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|
|  | 1.º semestre | 2.º semestre | 1.º semestre | 2.º semestre | 1.º semestre | 2.º semestre | 1.º semestre | 2.º semestre (orçamento) |
| Receita de passageiros, bagagens . . . . . | 31:701       | 24:785       | 31:127       | 25:107       | 32:573       | 30:770       | 33:563       | 25:000                   |
| Receita de mercadorias . . . . .           | 178:187      | 93:330       | 196:175      | 93:621       | 178:134      | 193:708      | 249:021      | 93:000                   |
| Receita do porto . . . . .                 | 20:333       | 73:264       | 84:822       | 34:327       | 70:064       | 39:159       | 89:533       | 34:000                   |
| Receita do telegrapho . . . . .            | 2:082        | 1:396        | 1:519        | 1:220        | 2:108        | 1:005        | 2:005        | 1:200                    |
| Receita diversa . . . . .                  | 1:447        | 40:007       | 16:907       | 6:431        | 8:716        | 8:300        | 11:038       | 6:800                    |
| Somma . . . . .                            | 233:750      | 196:782      | 330:550      | 160:706      | 291:595      | 183:842      | 385:160      | 160:000                  |
| Receita total annual — rupias . . . . .    | 430:532      |              | 491:256      |              | 475:437      |              | -            |                          |
| Despesa com via e obras . . . . .          | 37:133       | 57:966       | 49:528       | 54:144       | 41:583       | 38:378       | 64:355       | 32:600                   |
| Despesa com locomotivas . . . . .          | 45:646       | 39:383       | 44:118       | 36:538       | 44:294       | 41:568       | 58:951       | 41:800                   |
| Despesa com carruagens e wagons . . . . .  | 5:887        | 6:503        | 5:964        | 6:422        | 7:965        | 6:735        | 8:652        | 6:700                    |
| Despesa com o trafico . . . . .            | 23:449       | 23:448       | 25:213       | 22:812       | 26:342       | 22:187       | 24:551       | 21:000                   |
| Despesa com o porto . . . . .              | 12:351       | 47:243       | 31:592       | 22:513       | 29:140       | 26:343       | 37:660       | 29:600                   |
| Despesa com encargos geraes . . . . .      | 55:964       | 31:030       | 60:737       | 58:118       | 54:607       | 54:245       | 50:003       | 47:700                   |
| Despesas especiaes e diversas . . . . .    | 677          | 11:999       | 17:468       | 6:127        | 7:727        | 7:322        | 3:703        | 3:200                    |
| Somma . . . . .                            | 181:107      | 217:572      | 234:620      | 206:674      | 211:658      | 196:778      | 247:875      | 182:600                  |
| Despesa total annual — rupias . . . . .    | 398:679      |              | 441:294      |              | 408:436      |              | -            |                          |
| Liquido . . . . .                          | 31:853       |              | 49:962       |              | 67:001       |              | -            |                          |

Não se achou o liquido relativo ao anno de 1891 por isso que a receita e despesa do 2.º semestre são as provaveis.

Terceira repartição da direcção geral do ultramar, 17 de fevereiro de 1892. — O engenheiro, chefe de secção, *Agostinho Pacheco Leite Bettencourt*.

7.ª Repartição—Direcção geral da contabilidade publica

Na conformidade do disposto no contracto de 25 de setembro de 1885, para a construcção e exploração do caminho de ferro de Ambaca, auctorisada por carta de lei de 16 de julho do mesmo anno, e em cumprimento do que dispõe o § 9.º do artigo 1.º da carta de lei de 30 de junho de 1891, e o artigo 15.º do decreto da mesma data: hei por bem determinar, tendo ouvido o conselho de ministros, que no ministerio dos negocios da fazenda seja aberto a favor do ministerio da marinha e ultramar, direcção geral do ultramar, um credito especial de 185:903#540 réis, para pagamento da garantia de juro e da despesa de exploração do caminho de

ferro de Loanda a Ambaca no semestre decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1891, devendo o mesmo credito ser inscripto na tabella da despesa extraordinaria do exercicio de 1891-1892, nos termos seguintes:

«Capitulo 9.º—Garantia á companhia do caminho de ferro de Ambaca, nos termos da lei.»

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda e da marinha e ultramar o tenham assim entendido e façam executar.  
Paço, em 10 de março de 1892.—REI.—*Joaquim Pedro de Oliveira Martins*—*Francisco Joaquim Ferreira do Amaral*.

## Os negocios da Companhia Real

Na segunda feira 7 regressou de Paris e Londres o sr. conde de Burnay, presidente do conselho de administração, que ali fôra negociar com os portadores de divida consolidada da companhia o accordo necessario para a regularisação da sua situação financeira.

Na terça feira á noite reuniu o conselho, ao qual o sr. Burnay expôz as diligencias que empregou para o fim da sua missão, e o resultado a que chegou, apresentando a carta dos *comités* que já aqui publicámos em o nosso n.º 100 de 16 de fevereiro.

Por essa carta os *comités* declaram que não nomearão representantes seus para fazerem parte do actual conselho de administração sem que este declare acceitar as seguintes condições:

Primeira; facultar a uma commissão delegada por elles o exame de toda a escripturação da companhia e de tudo o mais que a mesma necessitar para elaborar um relatorio e um balanço, onde se estabeleça o verdadeiro estado da companhia.

Segunda; comprometter-se-ha no caso d'este balanço accusar que a companhia não póde integralmente pagar o coupon das suas obrigações, pedir ao governo e ao parlamento a publicação de uma lei que dê aos obrigatarios a administração effectiva da companhia até o dia em que o serviço das suas obrigações estiver completamente em dia.

Estas condições levantaram, como era natural, larga discussão, depois da qual se resolveu acceitar a primeira e adiar a segunda para nova reunião.

Esta realisou-se na quinta feira, explicando o sr. Burnay de novo que a carta dos obrigatarios não significa que estes queiram despojar os accionistas do que lhes pertence, e tão sómente salvaguardar os seus interesses, entrando por uma forma mais effectiva na administração da companhia até que a situação d'esta lhe permita fazer face aos seus encargos.

Discutiui-se de novo com largueza a segunda condição sendo apresentada a seguinte proposta:

«Proponho que, em resposta á 2.ª conclusão da carta, se declare aos signatarios d'ella que o actual conselho de administração lhes assegura que, em concorrência com elles ou com quem realmente se apresentar como legitimo representante dos estabelecimentos ou *comités* eleitos, discutirá e adoptará todas as medidas que parecerem necessarias para regularisar a situação da companhia e garantir os direitos de todos os seus credores, bem como a intervenção e fiscalisação d'estes na administração da companhia, e solicitará dos poderes publicos quaesquer providencias superiores ou extraordinarias que se mostrarem necessarias para conseguir aquelles fins, significando-se lhes ainda que o conselho solicita a prompta comparencia dos representantes dos estabelecimentos e *comités* eleitos por que, não desejando discutir estes assumptos sem elles estarem presentes, vê comtudo que é impossivel adial-os por mais tempo sem comprometter gravemente os interesses de todos, tanto accionistas como credores».

Na sexta feira reuniu o conselho na totalidade dos seus membros sendo redigida resposta á carta dos *Comités*, e transmittida em telegramma para Paris.

## Os caminhos de ferro hespanhoes

(Concluido do n.º 100)

### IV

Creemos ter mostrado e provado nos dois artigos precedentes que a situação do Norte de Hespanha, de Madrid-Zaragoza e dos Andaluzes estava bem longe de

estar comprometida como o poderia fazer suppôr a depreciação das cotações dos diversos titulos emittidos por estas tres companhias. Comtudo produziram-se novos ataques e as acções baixaram ainda. O movimento não se restringe aos titulos das companhias de caminhos de ferro; não é senão a reacção do que attingiu a Renda exterior hespanhola e foi motivado por uma nova aggravação da perda do cambio.

No que respeita especialmente os caminhos de ferro, a nova baixa é completamente injustificada. Cada semana novos augmentos de producto vêem juntar-se ás receitas das semanas precedentes, e, bem longe de diminuir, a progressão não faz senão accentuar-se. Já o temos dito, um dos principaes elementos do commercio de exportação da Hespanha é o vinho que, pouco agradavel de paladar tal como é obtido no seu paiz de origem, vem procurar em França as sabias manipulações que lhe permitem figurar honrosamente sobre a mesa com um sabor quasi analogo aos vinhos de Bordeaux.

A colheita de 1891 foi excepcionalmente abundante e teria bastado para dar aos caminhos de ferro receitas muito satisfactorias, mesmo no caso de os productores terem podido, como de ordinario, repartir as suas expedições até o mez de julho. Mas uma circumstancia particular veio imprimir aos transportes uma actividade muito superior á média. O vencimento em 1 de febreiro de 1892 dos tratados de commercio que existiam entre a Hespanha e a França obrigou ao transporte, antes d'aquella data, de todos os vinhos destinados á exportação. Os caminhos de ferro viram logo o seu trafico crescer em proporções desmesuradas, o material achou-se ser insufficiente, as estações atulharam-se e cada dia nova porção de cascaria vem esperar o momento de poder ir amontoar-se nos portos onde os navios não são bastante numerosos para carregar o que se lhes apresenta. O Norte de Hespanha declarou que tinha nas suas estações com que carregar 10:000 wagons e chegou a receiar não poder transportar tudo em tempo util; a situação foi a mesma para as outras companhias.

Se esta enorme affluencia de trafico não devesse ser senão temporaria, comprehender-se hia que os accionistas ou os obrigacionistas das companhias de caminhos de ferro hespanhoes não estivessem plenamente tranquilos. A's receitas soberbas succederiam dias de miseria. Mas esta apreciação pessimista não resiste a um exame serio e imparcial.

A França precisa importar vinhos estrangeiros. A reconstituição dos seus vinhos está longe de ser completa, a producção da Algeria e da Tunisia, por abundante que já seja, não é ainda senão um começo. Além d'isso os vinhos francezes tem qualidades que devem ser completadas por outros elementos que é necessario ir procurar em climas mais quentes. A quem se dirigirá a França? Ninguém terá a idéa de ir pedir á Italia, paiz da triple-alliança, os vinhos que ella tem a pretensão de vender directamente á Allemanha, apesar de todos os cheques que mostram quanto é illusoria esta pretensão. Portugal, gravemente ferido pela phylloxera, não fornece a quantidade necessaria. Será portanto preciso voltar á Hespanha que, de resto, se habilitou a produzir tudo o que se lhe queira pedir. Ha dez annos para cá fizeram-se enormes esforços, vastos terrenos foram plantados e a producção d'estas novas vinhas está ainda nos seus principios.

A questão das tarifas aduaneiras, sobre a qual se tem feito tanta bulha, está longe de ser insolúvel, não se trata senão de graus de alcool. A França tem todo o interesse em receber vinhos naturaes e não misturas de vinhos hespanhoes e de alcool de industria, vendidos

pela Allemanha e de que se servem os productores hespanhoes para elevar o titulo dos seus vinhos e conduzi-lo ao limite da tolerancia da alfandega. Que a Hespanha consinta em renunciar a esta pratica, e não terá de se queixar mais da tarifa franceza.

Suppondo mesmo que os negociantes hespanhoes dêem seguimento á ameaça que formularam, d'installarem no seu paiz fabricas analogas ás de Cete ou de Bordeus, não poderão elles ter outra mira senão a de procurar exportar os seus vinhos directamente para os paizes de consumo. Em todos os casos os productores continuarão a mandar a sua colheita para os portos de mar, o que significa que os caminhos de ferro conservarão este importante elemento de trafico e que nada será alterado nas suas receitas, pois que pouco lhes importa o que seja feito do vinho depois de o terem transportado ao seu destino, comtanto que este destino não mude.

O unico receio que se pôde apresentar com uma apparencia de razão é aquelle que vê na perda de cambio uma aggravação constante dos encargos da companhia. Effectivamente, esta perda de 12 a 13 0/0, embora não ponha em perigo o serviço das obrigações, traz consigo uma redução sensivel dos dividendos.

Não ha então nenhuma esperanza de se vêr melhorar o cambio?

Não pensamos que seja util proceder a um estudo completo da situação das finanças de Hespanha. Esta situação não differe sensivelmente, no momento actual, do que ella era ha um anno, quando o cambio se mantinha em 4 ou 4 1/2 0/0 de perda; parece, ao contrario, que melhorou. A depreciación do cambio provém das emissões exaggeradas de bilhetes feitos pelo Banco de Hespanha, por causa do concurso em demasia oneroso que lhe pediu o Estado. Mr. Cos-Gayon julgava fazer face a todas as difficuldades do Thesouro, duplicando a faculdade de emissão do Banco e elevando a a 1.500 milhões de pesetas. O Banco, encarregado do serviço da renda, recebia do Estado em *bons* do Thesouro a differença entre o producto dos impostos que elle cobrava e a importancia dos coupons que pagava. Fazia, além d'isso, um adiantamento de 450 milhões de pesetas. Já em 1882 o Banco havia subscripto uma grande quantidade de renda 4 0/0 amortisavel e a sua carteira achava-se repleta de titulos do governo. Esta situação já tinha preocupado os poderes publicos, e um emprestimo emittido no publico havia sido julgado necessario. A renovação do ministerio permittiu de se tomarem medidas que se impunham.

Uma das primeiras acções do novo gabinete foi pôr á testa do Banco de Hespanha o sr. Camacho, cuja alta competencia e energia eram conhecidas de todos. Em seguida um emprestimo de 250 milhões de pesetas, destinado a reembolsar em parte os adiantamentos do Banco, foi posta em subscrição publica em 28 de dezembro. Este emprestimo, tomado firme por um syndicato de banqueiros, encontrou o melhor acolhimento por parte dos particulares e foi subscripto mais duas vezes sem que o estrangeiro fosse admittido a tomar parte. Resultará d'ahi um allivio muito sensivel para o Banco.

Os actos do sr. Camacho principiaram, de resto, a dar resultados. Na ultima semana a reserva metallica do Banco foi augmentada de 10 milhões; é verdade que a circulação de bilhetes cresceu 13 milhões.

Comtudo a proporção entre o metal e os bilhetes não deixou por isso de se achar muito melhorada. E' preciso esperar o reembolso que o Estado deve effectuar sobre o producto do emprestimo para se ver uma redução accentuada na importancia das notas em circulação.

Mas o melhor remedio para a situação monetaria de Hespanha será dado pelos pagamentos que deverão fazer os compradores francezes contra os vinhos que elles terão recebido. A influencia d'estes pagamentos começou a fazer-se sentir no mez de janeiro e não é duvidoso que por esta causa o cambio se ache sensivelmente melhorado.

Estas considerações levam-nos a crer que os portadores de titulos dos caminhos de ferro hespanhoes viram passar os peiores momentos e que os cambios não tardarão a subir. Sob o primeiro effeito da surpresa attribue-se ao cambio um alcance exaggerado, sem se comprehender que se tratava de um phenomeno passageiro. Pretendia-se vêr a Hespanha tão comprometida como Portugal, unicamente por causa da visinhança geographica. Não lembrou, talvez voluntariamente, que Portugal quasi todos os annos tem feito appello ao credito, enquanto a Hespanha, desde 1882, epocha da transformação da sua divida, se absteve de todo de emprestimos novos. Aquelle que acata de emittir será sufficiente para restabelecer uma elasticidade que faltava nas finanças e para moderar a perda actual do cambio. As companhias de caminhos de ferro serão as primeiras a aproveitarem-se d'esta melhora e os seus titulos tornarão a obter cotações mais em harmonia com o seu valor real.

(Do Journal des Mines.)

### Receitas e movimento das linhas da Companhia Real em 1891

Temos já a nota do rendimento definitivo de todo o anno de 1891 que vamos dar, comparando-o com o anterior.

Foi elle:

|   | 1891          | 1890          |
|---|---------------|---------------|
| Leste, Norte e ramaes de Caceres e Coimbra..... | 2.520:743#047 | 2.761:311#615 |
| Cintra Torres.....                              | 290:601#055   | 280:202#433   |
| Urbana.....                                     | 32:514#615    | 24:299#175    |
| Ramal de Cascaes.....                           | 79:738#489    | 59:019#093    |
| Ramal de Cintura.....                           | 15:147#282    | 18:750#132    |
| Total das linhas não subsidiadas                | 2.938:745#388 | 3.143:582#448 |
| Torres Figueira, Alfarellos.....                | 207:241#563   | 212:973#835   |
| Beira Baixa.....                                | 42:497#078    | —#—           |
| Total das linhas subsidiadas...                 | 249:738#641   | 212:973#835   |
| Total geral de toda a rede.....                 | 3.188:484#029 | 3.356:556#283 |

A differença foi, portanto, de 241 contos a menos na antiga rede e de cerca de 6 contos na linha da Figueira, compensada por um augmento de 35 contos nas linhas novas (Urbana e ramaes de Cascaes e Cintura) e pelos 42 contos da Beira Baixa, dando no total um menor producto de 168 contos.

Tirada esta ultima linha, cuja exploração só começou em setembro de 1891, a differença fixa-se em 210,6 contos sendo a sua principal força na antiga rede.

A linha de Cintra Torres equiparou o seu rendimento ao do anno anterior.

Vejam no movimento a razão d'estas differenças:

O numero de passageiros foi

|                             | 1891      | 1890      |
|-----------------------------|-----------|-----------|
| Leste e Norte e ramaes..... | 1.801:236 | 1.876:048 |
| Cintra Torres.....          | 541:619   | 598:219   |
| Torres Figueira.....        | 271:903   | 286:337   |
| Ramal de Cintura.....       | 50:454    | 95:553    |
| Urbana.....                 | 460:667   | 275:822   |
| Ramal de Cascaes.....       | 500:131   | 445:765   |
| Total.....                  | 3.626:010 | 3.577:744 |

Como o augmento incide unicamente nas linhas de menor percurso, o producto d'estes transportes foi um pouco menor do que no anno anterior.

Em relação a mercadorias por pequena velocidade a diminuição é muito mais sensível.

O seu movimento nos dois annos anteriores foi, em toneladas:

|                              | 1891      | 1890      |
|------------------------------|-----------|-----------|
| Leste e Norte e ramaes. .... | 584.871   | 830.397   |
| Cintra Torres.....           | 615.791   | 650.813   |
| Torres Alfarellos.....       | 142.047   | 101.026   |
| Ramal de Cintura.....        | 68.450    | 66.376    |
| Totaes.....                  | 1.411.169 | 1.648.612 |

Ha, portanto, uma differença de menos 237.445 toneladas, sendo de 255.526 toneladas só em Leste e Norte.

Se examinamos o producto d'este ramo de trafego encontramos que na antiga rede elle rendeu:

|                            |           |      |
|----------------------------|-----------|------|
| Em 1891.....               | 1.064.849 | 7690 |
| Em 1890.....               | 1.355.374 | 7090 |
| A menos em 1891, réis..... | 290.524   | 7400 |

## Carteira dos Accionistas

### Companhia de seguros Fidelidade

A assembléa geral d'esta companhia reuniu nos dias 30 de janeiro findo e 23 do corrente, sendo approvado o dividendo de 60000 por acção, livre para o accionista de imposto de rendimento. Para os cargos da companhia foram eleitos:

#### Mesa da assembléa geral

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Presidente.....       | Ex. <sup>mo</sup> sr. Antonio Maria Gomes.                                      |
| Vice-presidente.....  | » » Luiz Jacintho Soares.   |
| Secretarios.....      | { » » Augusto Carlos Miranda Monteiro.<br>Victorianno Estrella Braga.           |
| Vice secretarios..... | { Ex. <sup>mo</sup> sr. José Felix da Costa.<br>» » José Thomaz d'Araujo Couto. |

#### Direcção

|                  |   |
|------------------|---|
| Effectivos.....  | { Ex. <sup>mo</sup> sr. Francisco Elisiario Ferreira.<br>» » José Rodrigues Tarujo Formigal.<br>Victorianno Estrella Braga. |
| Substitutos..... | { Ex. <sup>mo</sup> sr. José Felix da Costa.<br>» » João Theotonio Pereira.<br>» » Augusto Carlos Miranda Monteiro.         |

Lisboa, 25 de fevereiro de 1892.

O secretario da assembléa geral.

Victorianno Estrella Braga.

### Companhia de Moçambique

São convocados todos os antigos accionistas d'esta companhia a reunirem-se na séde da Companhia, 45, 1.<sup>o</sup> rua do Alecrim no dia 19 do corrente pela uma hora da tarde, a fim de dar cumprimento ao disposto no art.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup> dos estatutos approvados por decreto de 28 de dezembro de 1891.

Lisboa, 4 de março de 1892.

### Emprestimo do governo portuguez de 4 1/2 0/0

Emittido pela Companhia dos Tabacos de Portugal

Continúa a troca dos titulos definitivos d'este emprestimo, contra as cautellas provisórias, todos os dias não santificados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, no escriptorio da Companhia dos Tabacos de Portugal, largo de S. Julião, 7, e mais locaes designados no annuncio da Direcção geral da thesouraria do ministerio da fazenda, de 20 de janeiro de 1892.

## Boletim financeiro

Lisboa, 15 de março de 1892.

Infelizmente na quinzena, que hoje finda, a nossa situação não se modificou sensivelmente n'um sentido mais tranquillizador. Pelo contrario, as difficuldades internas augmentaram, não só pela elevação dos cambios e pela tensão de todos os negocios, mas também pelo aggravamento da crise na praça do Porto, que já obrigou a suspensão de pagamentos a uma casa importante d'aquella cidade e que maiores desastres determinará, se, por qualquer forma, o governo não fôr em auxilio dos bancos, que tem exgotados os seus recursos e que se acham envolvidos em sérios compromissos sem meio de se sahirem d'elles. A questão do auxilio aos bancos do Porto tem sido muito discutida, havendo quem entenda que o governo não deve intervir n'ella, entendendo outros que o deve fazer para evitar que a crise alastre e produza um *krach* cujas consequencias irão longe. Inclina-mos um pouco a esta hypothese, porque sabemos, que realmente, se se não acode com um auxilio extraordinario á praça do Porto, o desastre será fatal e estamos convencidos de que o *krach* que agora se produzirá deixará vestigios muito mais desoladores do que o de 1876. Depois o auxilio de que carecem os bancos do Porto não é grande e reduz se a uma antecipação de pagamento, que poderia ser feito pelo Banco de Portugal ou pela Caixa Geral dos Depositos, sem prejuizo, antes com vantagem para o thesouro. Como se sabe, cessa no dia 30 de junho o pagamento ás classes inactivas, pelos bancos, e estes terão a liquidar, pelo que respeita ao Porto, uns 2:800 contos. Parece que se se antecipasse esta liquidação (uma questão de tres mezes apenas) os bancos portuenses poderiam saldar seus compromissos de momento. Assegura-se porem, que o governo se limita a offerecer-lhes apoio moral recusando-lhes todo e qualquer auxilio monetario. E' possivel, porem, que esta não seja a ultima palavra da questão, porque o Porto não é sómente um grande centro commercial, visto que é também o grande centro politico do norte do paiz.

Terminou na camara dos deputados e vae começar na dos pares a discussão da nova pauta. E' provavel que n'esta casa do parlamento a discussão corra mais facil e breve, de modo que no 1.<sup>o</sup> d'abril deva estar decretada e em execução a nova pauta, podendo o governo entrar na negociação de tratados de commercio. A proposito diremos que não é ainda conhecido o theor do tratado luzo-brazileiro, correndo que o governo o não apresentará ás camaras antes que elle esteja ratificado pelo congresso brazileiro, para evitar emendas e protocollos. Do tratado hispano-portuguez ha muito que se não falla, parecendo que ficam addiadas se não suspensas as negociações.

Não transpira nada do que se tem passado nas conferencias realizadas entre o sr. ministro da fazenda e os delegados dos portadores estrangeiros da divida portugueza. No entretanto continuam a manter-se todas as hypotheses conciliadoras. Tem-se estranhado que havendo em Portugal possuidores de titulos externos, alguns até em administração de menores, o sr. ministro da fazenda não contasse com elles para as reuniões que tem celebrado, parecendo até que os delegados estrangeiros o notaram egualmente, pois mal se explica que tratando-se de assumpto de tanta gravidade e que joga com interesses tão respeitaveis, o sr. ministro da fazenda entendesse dever consultar e ouvir os portadores estrangeiros e julgasse dispensavel a audiencia dos portadores nacionais.

O papel do Brazil sobre Londres vae apparecendo em maior escala apesar de continuar a depressão dos cambios, porque os nossos exportadores de generos de consumo effectuaram vendas nos limites da base cambial de 12 pence por 1000 réis, e assim tem realisado as suas liquidações. Os bancos de Lisboa aggravaram as suas restricções á venda de papel, continuando, porem, a haver grande procura de cheques sobre Paris e Londres. A elevação extraordinaria que nos ultimos dias tem tomado o agio do ouro em Hespanha (onde a crise financeira está no seu periodo agudo), determinou um augmento de procura de libras na nossa praça por conta de varias casas bancarias hespanholas, e por isso o agio das libras elevou se rapidamente a 100, 100, 100, 100 e 100 réis, com diversas variantes intermédias. Os cheques tem regulado: — s/Londres de 40 3/8 a 40 1/8; — s/Paris de 705 a 718; — s/Allemanha de 290 a 293.

O movimento da nossa bolsa na quinzena que hoje finda, foi pouco importante. As inscrições d'assentamento tem regulado a 35,00 — 36 — 36,15 e de coupons a 35,75 e 36. Os titulos de divida externa tem-se realisado a 35,90 e 36. As acções dos bancos não tem soffrido alteração.

J. F.



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

| BOLSAS          | TITULOS   | 1892 — FEVEREIRO — DIAS |        |        |        |        |        |        |        |        |       |       |    |   |   |
|-----------------|---|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|----|---|---|
|                 |   | 2                       | 3      | 4      | 5      | 7      | 8      | 9      | 10     | 11     | 12    | 14    | 15 | — | — |
| Lisboa . . .    | ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .                    | —                       | —      | —      | —      | 44.500 | 44.500 | —      | 44.000 | —      | —     | —     | —  | — | — |
|                 | » Ascensores mechanicos . . . . .                     | —                       | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —     | —     | —  | — | — |
|                 | OBRIG. Comp. Real Portugueza . . . .                  | —                       | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —     | —     | —  | — | — |
|                 | » Nacional . . . . .                                  | —                       | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —     | —     | —  | — | — |
| Paris . . . . . | ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . . .                  | 59                      | 58     | —      | 56     | 58,75  | 58,75  | —      | 56     | 58     | 55    | 57,50 | —  | — | — |
|                 | » Madrid-Caceres-Portugal . . . . .                   | —                       | 42,50  | 42,50  | 45     | 37,50  | 38,75  | —      | 38,75  | —      | —     | —     | —  | — | — |
|                 | » Norte de Hespanha . . . . .                         | 451,25                  | 436,25 | 451,25 | 452,50 | 455    | 466    | 465    | 462,50 | 456,25 | —     | —     | —  | — | — |
|                 | » Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .                  | 474,25                  | 470    | 462,50 | 467,50 | 465    | 474,25 | 475    | 470    | 463,75 | —     | —     | —  | — | — |
|                 | » Andaluzes . . . . .                                 | 238,75                  | 260    | 255    | 255    | 245    | 265    | 275    | 262,50 | 257,50 | —     | —     | —  | — | — |
|                 | OBRIG. Comp. Real Portugueza . . . . .                | —                       | 144,75 | 142,50 | 142    | 140    | 109    | 110,50 | 110    | 110,75 | 114   | 109   | —  | — | — |
|                 | » Madrid-Caceres-Portugal . . . . .                   | 102                     | 103    | 102    | 101    | 101    | 100    | —      | 99     | —      | 94    | 96    | —  | — | — |
|                 | » Norte Hespanha, 1. <sup>a</sup> hypotheca . . . . . | 337,50                  | 333    | 333    | 327    | 325    | 325    | 328,50 | 330    | 330    | —     | —     | —  | — | — |
|                 | » Atravez d'Africa . . . . .                          | —                       | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —     | —     | —  | — | — |
|                 | » C. <sup>a</sup> da Beira Alta . . . . .             | —                       | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —     | —     | —  | — | — |
| Londres . . .   | » Atravez d'Africa . . . . .                          | —                       | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —     | —     | —  | — |   |
| Amsterd . . .   | » Atravez d'Africa . . . . .                          | 44,75                   | 44,42  | —      | 44,25  | 42     | 44,50  | 42     | —      | —      | 44,75 | —     | —  | — |   |
| Bruxellas . .   | » Atravez d'Africa . . . . .                          | 37                      | 37     | 37     | 37     | 37     | 37     | 43     | 43     | 43     | 43    | 43    | —  | — |   |
| Berlim . . . .  | » Companhia Real 4 1/2 0/0 . . . . .                  | —                       | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —     | —     | —  | — |   |

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| Linhas                               | Periodo de exploração | RECEITAS NO PERIODO |           |               |        |           |               | DESDE 1 DE JANEIRO |             |                      |            | Observações |   |
|--------------------------------------|-----------------------|---------------------|-----------|---------------|--------|-----------|---------------|--------------------|-------------|----------------------|------------|-------------|---|
|                                      |                       | 1892                |           |               | 1891   |           |               | Totaes             |             | Diferença a favor de |            |             |   |
|                                      |                       | Kil.                | Totaes    | Kilo metricas | Kil.   | Totaes    | Kilo metricas | 1892               | 1891        | 1892                 | 1891       |             |   |
| COMPANHIA REAL                       | de a                  |                     | Réis      | Réis          |        | Réis      | Réis          | Réis               | Réis        | Réis                 | Réis       |             |   |
|                                      | 19 25                 | Fevereiro           | 690       | 47.026:000    | 68:453 | 690       | 51.030:800    | 78:305             | 364.096:000 | 445.846:870          | —          | 51.858:870  | (1) Compre-<br>hende as li-<br>nhas de Les-<br>te e Norte e<br>ramaes de<br>Caceres e<br>Coimbra e as<br>da nova rede<br>Cintra-Tor-<br>res, ramal de<br>Cintura, ur-<br>bana e Cas-<br>caes. |
|                                      | 26 4                  | Março               | —         | 50.346:000    | 72:965 | —         | 51.992:410    | 75:370             | 414.352:000 | 467.768:980          | —          | 53.416:980  |   |
|                                      | 19 25                 | Fevereiro           | 331       | 3.664:000     | 40:970 | 468       | 3.310:000     | 48:452             | 33.753:000  | 25.050:000           | 8.703:000  | —           |   |
| 26 4                                 | Março                 | —                   | 3.664:000 | 40:970        | —      | 3.460:000 | 48:809        | 37.447:000         | 28.210:000  | 9.207:000            | —          |             |   |
| Sul e Sueste . . . . .               | 5 14                  | Fevereiro           | 475       | 44.033:295    | 29:543 | 475       | 44.325:420    | 30:579             | 76.869:405  | 84.075:690           | —          | 7.206:585   | Caceres e<br>Coimbra e as<br>da nova rede<br>Cintra-Tor-<br>res, ramal de<br>Cintura, ur-<br>bana e Cas-<br>caes.   |
|                                      | 12 18                 | »                   | —         | 44.522:070    | 30:568 | —         | 44.853:700    | 32:269             | 91.399:475  | 98.929:390           | —          | 7.539:245   |   |
|                                      | 19 25                 | »                   | —         | 42.407:060    | 26:420 | —         | 44.925:030    | 31:424             | 403.798:235 | 413.834:420          | —          | 40.056:485  |   |
| Minho e Douro . . . . .              | —                     | —                   | —         | —             | —      | —         | —             | —                  | —           | —                    | —          | —           | (2) Compre-<br>hende a linha<br>de Torres-Fi-<br>gueira ramal<br>de Alfarel-<br>los, e Beira<br>Baixa.  |
|                                      | —                     | —                   | —         | —             | —      | —         | —             | —                  | —           | —                    | —          | —           |   |
| Beira Alta . . . . .                 | 12 18                 | Fevereiro           | 253       | 4.708:795     | 48:642 | 253       | 6.842:403     | 28:925             | 32.559:670  | 50.404:574           | 46.544:901 | —           | —   |
|                                      | 19 25                 | »                   | —         | 4.814:405     | 49:048 | —         | 6.851:945     | 27:082             | 37.374:075  | 56.956:486           | 49.585:441 | —           | —   |
| Nacional (Mirandella)                | —                     | —                   | —         | —             | —      | —         | —             | —                  | —           | —                    | —          | —           | —   |
|                                      | —                     | —                   | —         | —             | —      | —         | —             | —                  | —           | —                    | —          | —           | —   |
| Guimarães . . . . .                  | 8 14                  | Janeiro             | 34        | 747:630       | 21:407 | 34        | 693:720       | 20:403             | 4.616:400   | 4.578:440            | 36:960     | —           | —   |
|                                      | 15 21                 | »                   | —         | 744:670       | 21:844 | —         | 739:665       | 21:754             | 2.357:770   | 2.348:805            | 38:960     | —           | —   |
| Norte de Hespanha . . . . .          | 22 28                 | »                   | —         | 944:775       | 27:699 | —         | 766:405       | 22:544             | 3.299:545   | 3.085:240            | 244:325    | —           | —   |
|                                      | 29 4                  | Fevereiro           | 2803      | 4.193:894     | 427    | 2803      | 4.481:787     | 422                | 6.268:880   | 5.434:327            | 837:553    | —           | —   |
| Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .   | 5 11                  | »                   | —         | 4.326:043     | 473    | —         | 4.292:898     | 461                | 7.594:893   | 6.724:223            | 810:668    | —           | —   |
|                                      | 12 18                 | »                   | —         | 4.309:356     | 467    | —         | 4.302:725     | 465                | 8.904:250   | 8.026:951            | 883:299    | —           | —   |
| Andaluzes . . . . .                  | 12 18                 | »                   | 2672      | 4.009:447     | 378    | 2672      | 4.009:074     | 378                | 7.244:079   | 6.754:157            | 459:922    | —           | —   |
|                                      | 19 25                 | »                   | —         | 988:813       | 351    | —         | 4.090:479     | 408                | 8.203:893   | 7.844:673            | 359:256    | —           | —   |
| Almansa-Valencia-Tarragona . . . . . | —                     | —                   | —         | —             | —      | —         | —             | —                  | —           | —                    | —          | —           | —   |
|                                      | —                     | —                   | —         | —             | —      | —         | —             | —                  | —           | —                    | —          | —           | —   |
| Zafra a Huelva . . . . .             | —                     | —                   | —         | —             | —      | —         | —             | —                  | —           | —                    | —          | —           | —   |
|                                      | 19 25                 | Fevereiro           | 180       | 49:754        | 276    | 180       | 44:751        | 232                | 394:859     | 346:566              | 78:293     | —           | —   |

A falta de patriotismo

Damos em seguida uma correspondencia que nos é enviada pelo activo e intelligente director da Fundição do Ouro, que tão repetidas vezes e com tanta competencia tem tratado na imprensa dos assumptos que interessam a sua industria.

Bem faz o sr. Souza Cruz em pugnar pelo desenvolvimento do que é de todos nos, e se os seus collegas, grandes industriaes, lhe seguissem o exemplo, sempre prompto na propaganda d'estes principios, e sempre energico e tenaz na sua defeza, concorreriam decerto para mais proficuos resultados. Segue a carta:

O culpavel indifferentismo por tudo quanto poderia engrandecer-nos, e o manifesto desamor pelos mais justos e sagrados interesses da patria tem sido a origem principal, se não unica, de todas as angustiosas provações porque está passando actualmente a alma nacional.

Longe nos levaria o proposito, se o tivéssemos agora, de justificar com factos de absoluta incontestabilidade, a veracidade d'aquella asserção que acabamos de avançar, e facil nos seria, mas profundamente doloroso, pro-

var quanto desamor e indifferentismo têm presidido a quasi todos os assumptos, que representam os mais serios interesses do paiz.

Sem querer internar-nos n'esse emaranhado labyrintho de considerações, suggeridas pela contemplação do nosso actual estado, limitar-nos-hemos a lamentar aqui, como humilde industrial que somos, o quasi total menosprezo a que têm sido votadas as duas principaes fontes de riqueza nacional, isto é a industria e a agricultura.

Quando deante dos nossos olhos se nos desdobra promettedor um e mais do que um vastissimo campo para utilissimas explorações; quando a riqueza do nosso sólo e a amenidade do nosso clima nos convidam a commettimentos de proveitoso alcance; quando o nosso genio naturalmente activo e emprehendedor é garantia de incalculaveis interesses, ninguém ha que, distraindo um pequeno quinhão de tantos capitaes loucamente ariscados em ruinosas empresas, o applique ao desenvolvimento dos dois principaes ramos de riqueza publica!

De balde com os apparatusos, mas mentirosos, epithetos de *commercial*, *agricola* e *industrial* se teem creado e inculcado diversos estabelecimentos bancarios, cujos estatutos promettem uma rasgada e bem entendida protecção á industria e á agricultura; nenhum de esses estabelecimentos se prestou jámais a auxiliar quaesquer empresas de semelhante natureza, e apenas se limitaram a favorecer o *grosso commercio* e a sacrificar em tão imprudentes quanto monstruosas empresas os enormes capitaes que tão generosamente lhes foram confiados!

E no entanto succumbem, á mingua de toda a protecção, a industria e a agricultura nacionaes, e jazem esquecidas e abandonadas as nossas ricas minas de carvão, cuja exploração devia ter sido um dos pontos principaes, para onde devesse convergir a nossa attenção, e acudir, com proveitoso resultado, tantos d'esses capitaes tão tristemente sacrificados a phantasticos interesses.

Não é esta a primeira vez, que nós, a quem tanto magôa este criminoso indifferentismo, levantamos a nossa debil e desauthorisada voz, para disputar a attenção dos capitalistas e dos poderes publicos em favor da exploração das nossas minas de carvão para vapor e carvão coke, e comtudo, ainda até hoje nenhuma empresa se constituiu, nenhuma iniciativa se produziu para semelhante fim, não obstante o grande consumo que entre nós tem o carvão de vapor e o coke para as fundições, e que tão prejudicialmente estamos importando do estrangeiro!...

Dóe-nos profundamente este pronunciado desamor por tudo quanto é nosso e quanto poderia desenvolver a riqueza nacional; mas o que nos dóe mais profundamente, o que até chega a indignar-nos, é que alguns dos proprios industriaes, que tanto clamam pela protecção ás suas respectivas industrias, sejam os primeiros a guerrear praticamente a industria metallurgica, manufactora de machinas motoras e productoras, tão aperfeçoadas hoje no nosso paiz, e as mandem vir do estrangeiro, com grave prejuizo e humilhação d'este ramo da industria nacional!!...

E se este pernicioso exemplo, attentorio do nosso patriotismo, é dado pelos proprios interessados no desenvolvimento da industria nacional, que deveremos nós estranhar áquelles que, embora portuguezes, e por conseguinte zelosos que deveriam ser pela honra e credito nacionaes, nenhum interesse *directo* e *individual* têm a esperar do desenvolvimento das nossas industrias?!!...

Responda nos a consciencia de quem tão culpavelmente attenta contra os interesses da patria!...

Porto e Fabrica da Fundição do Ouro, 3 de março de 1892.

O director-gerente,

*Luiz Ferreira de Sousa Cruz.*

## Publicações recebidas

**Companhia de Seguros Fidelidade.** — *Relatorio* — Mais resumido e mais claro não podia ser. Vê se que a sollicita direcção d'esta companhia cumprindo o preceito latino, *res non verba*, prefere expôr os factos nitida e simplesmente, sem d'elles tirar muitas vezes o menor corollario, deixando ao acci nista o cuidado facil de os commentar. E este cumulo resalta das cifras eloquentes que constam d'este relatorio em que se prova a prosperidade da companhia.

O movimento d'esta, no ultimo anno foi de 1.639 contos e a sua conta de ganhos e perdas accusa um saldo de 86:6957503 réis de que foram repartidos 607000 réis a cada accção, ficando para saldo da conta nova 6 contos e tendo já sido reservada a importancia dos juros dos titulos e dividendos, 10 contos e 5 % dos lucros.

**Companhia de Fiação de Thomar.** — *Relatorio* da gerencia de 1891. — Eis outra companhia cujo grau de prosperidade é manifesto. E deve-o á direcção que desde 1885 tem conduzido os negocios com tanto tino e acerto que conseguiu transformar uma empresa periclitante, em uma das mais solidas companhias do paiz.

Consola ler este relatorio, mesmo os que estão longe de qualquer ligação com os interesses da companhia; consola ver a ufania com que n'este documento diz a direcção: «não ha em nenhuma fabrica do mundo machinismo melhor nem mais aperfeçoado do que o que possui a nossa fabrica... estamos promptos a sustentalo perante seja quem fôr.»

O balanço accusa um movimento em 1891 de 974 contos; a conta de ganhos e perdas fechou com um saldo de cerca de 65 contos do qual foi distribuido um dividendo de 10 % ás accções.

**Algumas noções de lingua e litteratura portugueza por Alfredo de Campos.** — Este folheto, publicado pela casa Guillard Aillaud & C.<sup>a</sup> constitue um trabalho de grande utilidade para os estudiosos.

Não é um tratado, é um indice; não é um grosso livro de definições, é um vocabulario em que se dá, em brevissimos termos, o resumo de muitos volumes que o estudante, com este pequeno livro, se poupa a consultar.

A grammatica, a rhetorica, a poetica estão ali compendiadas nas suas partes mais essenciaes.

Um auxiliar indispensavel e tão util que, mesmo aos que já não se dedicam ao estudo d'estas doutrinas, offerece interessante leitura, recordando-as.

**O reconhecimento analytico da cocaina e seus saes, por A. J. Ferreira da Silva.** — Somos leigos na sciencia para apreciar o folheto do distincto lente da Academia Polytechnica do Porto, mas ainda assim não deixámos de ler o seu trabalho e de comprehender por elle que as investigações scientificas do sr. Ferreira da Silva o levaram a descobrir uma nova reacção da cocaina, descoberta tão importante que os principaes chimicos estrangeiros a celebraram em elogiosas cartas ao seu auctor.

Tanto basta para que nos felicitemos de que esse intelligente chymico seja um nosso compatriota, e lhe agradeçamos com muito empenho a offerta do seu livro

e de dois outros folhetos «O caso medico legal Gonçalves do Porto» e um estudo «sur l'emploi du sélénite d'ammoniaque pour caractériser les alcaloides», que também recebemos.

E para mais o segundo d'estes trabalhos tem toda a actualidade, visto tratar-se de uma troca de medicamento, como ainda ha pouco succedeu em Lisboa.

**Boletim Colonial.**—Recebemos o n.º 6 do 3.º volume d'esta publicação mensal, muito interessante em assumptos coloniaes. A redacção é na rua de Santo Antão, 19 1.º

**L'Industrie, de Bruxelles.**—A redacção d'esta folha, uma das principaes publicações industriaes que existem no estrangeiro, honrou-nos enviando-nos a sua collecção desde o 1.º numero.

Já em tempo aqui demos noticia da fuzão dos nossos antigos collegas *L'Ingénieur Conseil, L'Industrie Moderne e Industria*, formando este novo jornal. Com os elementos das tres, este tornou-se uma publicação importantissima que semana a semana melhora em todas as suas partes.

Agradecemos ao collega a sua attenção excepcional e gostosamente estabelecemos a troca.

**Correo financiero, de Barcelona.**—Começou a visitar-nos este collega hespanhol que se occupa com toda a proficiencia dos assumptos financeiros e economicos d'aquelle paiz e em especial dos do sympathico centro em que vê a luz.

### O «Économat» do Grande Central Belga

O relatorio da direcção de tracção e material do Grande Central Belga, sobre o *Économat* (armazem de viveres) dos empregados na officina central de Louvain, documento cujo envio temos a agradecer ao nosso distincto correspondente de Bruxellas, contém interessantes dados sobre esta instituição.

Os fornecimentos que em 1887 subiram a 352:160 fr. attingiram em 1891, 839:290 francos, sendo 170:593 fr. ao pessoal das officinas, 439:896 francos ao da linha, 3:655 francos á administração central e 225:146 francos de abanos de pão e armazens.

Durante o anno fizeram-se diversas obras de pequena importancia.

Os gastos de installação eram em 31 de dezembro de 1891 no valor de 61:148 francos dos quaes 22:460 francos foram pagos pela administração e os restantes 38.688 levados á conta corrente do *Économat* ao juro de 3 %.

A fabricacção de pão coseu 434.113 pães com o peso de 868:236 kilogrammas, no valor de 200:808 francos, ou seja a media de 0,23 centimos cada pão. Esta fabricacção rendeu 3:594 francos que foram levados ao credito da instituição.

O *Économat* fornece aos empregados farinhas, artigos de mercearia, tecidos, roupa, de uso e de casa, carvão, pinceis, sabões, oleo de colza e petroleo, esponjas, camurça, etc.

Comparados os preços porque todos os artigos foram vendidos aos regulares do mercado, resulta que a economia annual que o pessoal obteve no custo do seu consumo foi de 152:281 francos ou seja 24,80 %/o, isto sem ter em conta que os generos fornecidos são todos de qualidade superior aos do mercado e pesados ou medidos com a mais rigorosa exactidão.

Vê-se, por estes resultados, como é cuidadosa e diligente a administração d'aquella instituição.

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, de janeiro a novembro de 1891-90

VALORES EM MIL RÉIS

### Importação para consumo

|   | 1890       | 1891       |
|---|------------|------------|
| Animaes e seus productos.....               | 2.461:354  | 1.873:369  |
| Lã e pellos.....                            | 2.014:020  | 1.553:398  |
| Seda.....                                   | 1.170:117  | 893:459    |
| Algodão.....                                | 3.283:758  | 2.642:302  |
| Linho e seus congeneres.....                | 764:613    | 627:552    |
| Madeira.....                                | 4.146:401  | 1.031:687  |
| Substancias mineraes, vidro, crystal, etc.. | 3.609:307  | 3.257:362  |
| Metaes.....                                 | 2.778:709  | 2.394:743  |
| Substancias alimenticias.....               | 10.849:336 | 11.515:157 |
| Instrumentos, machinas e utensilios, etc..  | 3.160:026  | 2.236:802  |
| Diversas substancias e productos.....       | 1.102:402  | 938:296    |
| Manufacturas diversas.....                  | 2.693:196  | 2.215:945  |
| Mercadorias livres de direitos.....         | 5.699:347  | 4.780:926  |
| Taras.....                                  | 72:548     | 93:263     |
| Somma.....                                  | 40.805:134 | 36.053:961 |
| Ouro e prata em barra e em moeda.....       | 14.365:870 | 7.253:564  |
| Total.....                                  | 55.171:004 | 43.307:525 |

### Exportação nacional e nacionalisada

|   |            |            |
|---|------------|------------|
| Animaes e seus productos.....               | 242:025    | 220:426    |
| Lã e pellos.....                            | 194:973    | 198:856    |
| Seda.....                                   | 26:024     | 22:091     |
| Algodão.....                                | 114:223    | 101:089    |
| Linho e seus congeneres.....                | 16:217     | 20:822     |
| Madeira.....                                | 141:748    | 157:579    |
| Substancias mineraes, vidro, crystal, etc.. | 336:222    | 349:743    |
| Metaes.....                                 | 163:451    | 199:339    |
| Substancias alimenticias.....               | 12.936:692 | 12.862:488 |
| Instrumentos, machinas e utensilios, etc..  | 130:795    | 141:827    |
| Diversas substancias e productos.....       | 2.395:658  | 2.412:557  |
| Manufacturas diversas.....                  | 214:555    | 194:054    |
| Mercadorias livres de direitos.....         | 2.724:376  | 2.321:937  |
| Somma.....                                  | 19.636:929 | 19.202:808 |
| Ouro e prata em barra e em moeda.....       | 9.711:602  | 27.450:918 |
| Total.....                                  | 29.348:531 | 46.653:726 |

### Exportação estrangeira e ultramarina

|                                       |                   |            |            |
|---------------------------------------|-------------------|------------|------------|
| Diversas mercadorias.                 | Reexportação..... | 6.381:132  | 7.357:392  |
|                                       | Transito.....     | 3.154:879  | 2.297:061  |
|                                       | Somma.....        | 9.536:011  | 9.654:453  |
| Ouro e prata em barra e em moeda..... | Reexportação..... | -          | 94:801     |
|                                       | Transito.....     | 675:000    | 2.073:450  |
|                                       | Somma.....        | 675:000    | 2.167:951  |
| Total.....                            |                   | 40.211:011 | 41.822:404 |

### Excursão a Hespanha e Portugal

A agencia de Paris *Voyages Economiques* organisou uma excursão em Hespanha e Portugal, que se realizará desde 16 do corrente até 17 do proximo Abril.

O preço da viagem foi fixado em 881 francos e 20 centimos, comprehendendo o custo dos bilhetes de caminhos de ferro, em 1.ª classe, comida (com vinho) e alojamento nos hotéis, transportes em omnibus e caruagens necessarias para a visita das cidades, entradas em museus e monumentos; e as gratificações a guias e interpretes.

O itinerario é: Paris, Bordeus, San Sebastian, Burgos, excursão á Chartreuse de Miraflores e ao convento das Huelgas, Escorial, Madrid, Toledo, Cordova, Granada, Malaga, Sevilha, Lisboa, Cintra, Porto, Salamanca, Biarritz, Paris.

Os excursionistas estarão em Sevilha nos dias 3, 4 e 5 de abril; partindo em 6, de manhã, chegarão á noite

a Badajoz, onde ficam para continuar a viagem na manhã de 7. Almoçam em caminho e veem jantar a Lisboa.

Os dias 8, 9 e 10 são consagrados á nossa capital onde visitarão a cathedral, igreja de S. Roque, palacio das Necessidades, zimbório e passeio da Estrella, jardim botânico, palacio da Ajuda, mosteiro dos Jeronymos, indo n'um dos dias a Cintra onde verão a Pena, Castello dos Mouros, etc.

No dia 11 retiram para o Porto, onde se demoram o dia 12 para visitar a cidade, as pontes do Douro, o porto de Leixões, etc.

Retiram no dia 13 pela linha do Douro, para Salamanca de onde seguem a sua viagem por Biarritz e Bordeus.

### Linhas portuguezas

**O elevador de Gaya.** — Os engenheiros srs. João Gualberto Povoas e João Carlos de Almeida Machado, e o sr. Joaquim Pereira de Mattos, architecto da camara municipal de Gaya, procederam já ás experiencias officias do elevador mechanico da estação das Devezas ao caes de Villa Nova.

Os peritos fizeram funcionar os freios da locomotiva e procederam a outras experiencias, trabalhando a locomotiva só e com carga. Subiram e desceram carros carregados de mercadorias, e carruagens conduzindo muitas pessoas, attingindo o peso maximo de 52 toneladas.

A locomotiva, apesar de só ser lotada para arrastar o peso maximo de 40 toneladas, parou rapida, sustendo aquelle excesso de peso.

**Pessoal de Lourenço Marques.** — Retirou para Lisboa o nosso querido amigo Torre do Valle, chefe da exploração d'aquella linha, vindo tomar o seu antigo logar de chefe do Trafego, Fiscalisação e Estatistica, no Sul e Sueste. Ficou ali exercendo o logar de chefe da exploração o sub-chefe sr. Mariano Machado.

**Minho e Douro.** — Pelo ministerio das obras publicas foi nomeada uma commissão composta do inspector geral o sr. João Joaquim de Mattos, do director das obras publicas sr. Antonio Ferreira de Araujo e Silva, e do inspector regional sr. João Gadanho da Serra Junior, para examinar as obras das empreitadas A e B do lanço, comprehendido entre a estação de Campanhã e a central de S. Bento, e proceder á recepção definitiva dos trabalhos, se estiverem nas devidas condições.

**Os meridionaes.** — O conselho de administração da companhia dos caminhos de ferro portuguezes resolveu não confirmar o contracto que estava feito com a companhia dos caminhos de ferro Meridionaes.

A assembléa geral da companhia havia auctorisado um contracto com os Meridionaes, mas parece que o conselho de administração entendeu que haviam sido excedidas as faculdades concedidas pela assembléa geral, além de não concordar com as vantagens do contracto, e de julgar inopportuno e inconveniente, nas actuaes circumstancias, envolver a companhia em um encargo pesado de 2:080 contos, e sem grandes probabilidades da compensação.

Como a transferencia da concessão está dependente da approvação do governo, o conselho de administração solicitou que essa approvação não fosse dada, ou que sendo-o, não se julgasse a companhia dos caminhos de ferro portuguezes inhibida de regeitar o contracto feito, e que ella considera ruinoso.

**Companhia Nacional.** — A requerimento do crédor Gomes foram arrestados, por ordem do sr. juiz da 6.<sup>a</sup> vara de Lisboa, e cartorio do escrivão Bello, todos os rendimentos e material d'esta companhia, inclusivé a quantia de 40:000.000 réis que a companhia tem a receber do governo.

O arresto foi feito para garantia de 50:000.000 réis, que a companhia deve ao sr. Gomes.

**Inquerito á Companhia Real.** — Estão muito adiantados os trabalhos do inquerito da commissão nomeada pelo governo.

O relatorio será impresso, estando já em composição perto de 300 paginas.

**Annexo da estação central.** — Em breves dias desaparecerá o tapume das obras d'este edificio cujo acabamento se está activando quanto possivel.

### Linhas hespanholas

**Um novo invento.** — Um inspector dos telegraphos de uma das companhias de caminhos de ferro hespanhoes solicitou privilegio para um systema telegraphico magneto electrico, impressor de caracteres ordinarios, sem mechanismo, podendo ser manejado por pessoa sem previa aprendizagem, bastando-lhe saber lêr, e cujo custo é inferior ao de todos os aparelhos conhecidos d'este genero.

Este systema que se compõe de dois aparelhos, tanto funciona com correntes fracas como fortes, a todas as distancias, não exige reparações, está sempre preparado e é applicavel a qualquer linha telegraphica.

A velocidade média de transmissão é de 16 palavras por minuto, velocidade mais que sufficiente na pratica ordinaria.

Todas as transmissões ficam impressas tanto na estação de partida como na de chegada, condição exigida como meio de comprovação rapida e segura em qualquer momento.

Com este aparelho, attendendo á sua ligeireza e reduzidas dimensões, pôdem estabelecer-se estações moveis ou de campanha; adopta-se perfeitamente ás mesas telegraphicas, construidas para qualquer outro systema, sem mais que uma ligeira modificação nas suas communicações e sem gasto de material algum.

Os caracteres são de tamanho necessario para que se possam lêr em sitios de pouca luz. A tinta impressora e o papel são os mesmos que os empregados no telegrapho Morse.

Finalmente, pôde fazer-se mais economico o systema, supprimindo a pilha para certas distancias, e empregando as correntes magneto-electricas produzidas por uma pequena machina magnetica.

Um grande invento, de resto, que virá fazer uma total revolução no systema de transmissões telegraphicas de caminhos de ferro.

**De Pontevedra a Carril.** — O sr. marquez de Monasterio apresentou nas camaras uma proposta para a prorogação de tres annos, para a execução dos trabalhos do caminho de ferro de Pontevedra ao porto de Carril.

**Turis a Madrid.** — Já está definitivamente approvado pelo senado o projecto sobre a construcção d'este caminho de ferro.

**Sevilha a Malaga.** — Nos diarios andaluzes encontramos pormenores acerca de um importante projecto de construcção de um caminho de ferro directo entre Sevilha e Malaga.

**Torralba a Soria.** — Effectuaram-se nos ultimos dias do mez findo as provas officias no caminho de ferro de Torralba a Soria, na presença do engenheiro da divisão dos caminhos de ferro de Madrid, D. Domingo Muguruza.

**Linares a Almeria.** — Está actualmente descarregando no porto de Almeria o vapor *Esparto*, portador das primeiras 16:000 travessas para a linha de Linares á referida capital.

**Santander a Solares.** — Foi aberto á exploração, ha dias, o caminho de ferro de Santander a Solares. Não houve inauguração official, resolvendo apenas o conselho de administração distribuir mil psetas a diversos estabelecimentos de caridade. Sympathica commemoração.

**Val de Zafran a San Carlos de Rapita.** — Chegou a Zaragoza um engenheiro d'esta companhia, saindo para Aragão acompanhando o engenheiro director das obras, que o estava esperando n'aquella capital.

Diz-se que se propõem a dar grande impulso ás obras, para que disponão de grandes capitaes que actualmente se acham em poder da companhia concessionaria.

**Malpartida a Astorga.** — Já começaram as obras para a construcção de um viaducto, pelo qual a linha de Malpartida deve cruzar o paseo del Rollo, em Salamanca.

**Augmento de tarifas de grande velocidade.**—O sr. Canovas informou o sr. Sagasta de que se havia entendido com as companhias de caminhos de ferro no sentido d'estas pagarem direitos de importação sobre todo o material.

Em compensação as companhias ficam auctorizadas a augmentar 12 0/0 ás tarifas de transportes em grande velocidade, mas com a condição de diminuirem as tarifas de transporte de carvão para as grandes distancias, e as passagens para trabalhadores.

**Linhas estrangeiras**

**FRANÇA**

O ministro das obras publicas apresentou na camara um projecto de lei declarando de utilidade publica a construcção de 59 kilometros de linhas no Sena Inferior e no Eure.

A concessão será feita á Sociedade Geral dos Caminhos de Ferro Economicos, com a garantia de juro e amortisação do capital, 5 0/0 do preço da construcção, estimado em 73:113 francos no primeiro e 69:421 no segundo. Os gastos de exploração foram fixados em 2:000 francos, mais tres decimos da receita bruta, deduzidos os impostos.

N'esta convenção ha uma clausula completamente nova: Qualquer que seja a cifra da insufficiencia das receitas no total das linhas, os districtos terão a faculdade de não pagar annualmente, e pela sua parte na garantia de juros, quantia superior a 1:500 francos por kilometro.

Se o deficit é superior, os districtos pagarão o juro de 4 0/0 por anno, do excedente. O estado conserva-se extranho a esta operação.

Mr. Camille Pelletan leu á Commissão dos Caminhos de Ferro o seu relatório sobre a revisão das tarifas, sendo auctorizado a fazer o imprimir para ser distribuido aos membros da commissão.

**ITALIA**

A Sociedade dos Caminhos de Ferro do Mediterraneo, juntamente com os Caminhos de Ferro do Adriatico, e com a approvação do governo, fizeram uma tarifa especial provisoria, n.º 11 (grande velocidade) para o transporte de volumes pequenos, não excedentes a 10 kilos, que será sujeito a experiencia durante um anno.

Os preços propostos são os seguintes:

|                              | Até 4 kilos | 5 a 7 | 8 a 10 |
|------------------------------|-------------|-------|--------|
| Até 200 kilometros.....      | 0,40        | 0,60  | 0,70   |
| De 201 a 500 kilometros..... | 0,60        | 0,90  | 1,20   |
| De 501 em diante.....        | 1,          | 1,50  | 2,     |

Como se vê, esta tarifa que só agora é posta como experiencia nas linhas italiana, é muito menos economica do que a que existe entre nós.

**AUSTRIA**

A administração da Mährische-Schlesische Centralbahn, voltou a insistir com o ministerio do commercio para que este desista do decreto que havia promulgado, para que desde o 1.º de junho fosse estabelecida o Kreuzer-Zonen-Tarif, tarifa por zonas, solicitando que a implantação d'esta tarifa seja addiada para epocha mais prospera, ou seja, pelo menos, para d'aqui a quatro annos.

Isto prova que nem a todas as administrações, apesar de no mesmo paiz, a famigerada tarifa de zonas se afigura um beneficio.

**TRANSWAAL**

Um collega de Paris dá a seguinte noticia, para nós muito interessante:

Está em vista de se constituir em breve em Bruxellas uma sociedade com o capital 12.500:000 francos, denominada *Société de chemins de fer du Nord de la République sud africaine*. O fim de esta linha é explorar os campos de ouro da bahia das ribeiras de Seloti, e Letaba, favorecendo a exploração mineira do districto de Zoutpansberg. Esta linha deve communicar directamente com a bahia de Delagoa, ficando sendo o caminho mais curto para o Mashonaland e os outros immensos territorios annexos, tudo pertencente á companhia ingleza Chartes.

A concessão tinha sido dada pelo parlamento do Transwaal a um francez, M. Porcheron e a um bôer de nome Forster.

A sociedade foi constituída com capitaes francezes, belgas e hollandezes.

O governo do Transwaal concede uma garantia de 4 1/2 0/0 sobre o capital necessario á construcção da linha.

**Mercado de metaes**

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

Em 9 de março

|                                      |           |    | L. S. D. | L. S. D. |
|--------------------------------------|-----------|----|----------|----------|
| <b>Cobre</b>                         |           |    |          |          |
| Barras do Chili, armaz. Liverpool    | ton.      | 45 | 5        | -        |
| Chapas, rolos, etc., a bordo Londres | "         | 57 | -        | -        |
| Best Selected                        | "         | 49 | 10       | -        |
| <b>Estanho</b>                       |           |    |          |          |
| Barras ou lingotes ingl.             | "         | 92 | 10       | -        |
| "                                    | "         | 93 | 10       | -        |
| Straits armaz.                       | "         | 89 | 2        | 6        |
| Australian                           | "         | 89 | 5        | -        |
| <b>Lata</b>                          |           |    |          |          |
| Charcoal I. C. a bordo               | caixa     | -  | 13       | 6        |
| Coke I. C.                           | "         | -  | 12       | 9        |
| <b>Chumbo</b>                        |           |    |          |          |
| Lingotes                             | ton.      | 10 | 15       | -        |
| Chapas                               | "         | 12 | -        | -        |
| <b>Zinco</b>                         |           |    |          |          |
| Foreign brando armaz.                | "         | 20 | 17       | -        |
| Inglez a bordo                       | "         | 21 | 5        | -        |
| " duro                               | "         | 16 | 5        | -        |
| <b>Antimonio</b>                     |           |    |          |          |
| Mercurio armaz.                      | frasco    | 7  | 2        | 6        |
| <b>Ferro</b>                         |           |    |          |          |
| Escocia, ling. n.º 1 a bordo Glasgow | ton.      | 2  | -        | 0        |
| " " " 3                              | "         | 2  | 1        | 3        |
| Cleveland " " 1                      | Middlesb. | 1  | 15       | 11       |
| " " " 3                              | "         | 1  | 13       | 5        |
| Gales barras                         | Gales     | 5  | 7        | 6        |
| "                                    | Londres   | 6  | 5        | 6        |
| Escocia                              | Glasgow   | 6  | 2        | 6        |
| Staffordshire                        | Londres   | 6  | 10       | 6        |
| Belgica                              | "         | 5  | -        | -        |
| Suecia                               | "         | 8  | 12       | 6        |
| Arame                                | "         | 8  | 10       | -        |
| Arco                                 | "         | 8  | 5        | 6        |
| Chapa                                | "         | 6  | 10       | -        |
| Placas                               | "         | 7  | 10       | -        |
| Chapa galy. 20 g.                    | "         | 12 | -        | -        |
| " " 24 g.                            | "         | 12 | 10       | -        |

**Avisos de serviço**

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes**

**Interrupções nas linhas hespanholas**

As interrupções, que actualmente existem nas linhas ferreas em Hespanha, são as seguintes:

**Linha de Zafra a Huelva.**—Interrompida entre Almonaster Cortegana e Gil Marquez. Só se acceptam passageiros e mercadorias até Almonaster no sentido descendente e até Gil Marquez no ascendente.

**Linha de Bobadilla a Ronda.**—Não se acceptam passageiros para esta linha. Os passageiros e bagagens teem trasbordo.

**Linha de Cordova a Malaga.**—Não se admittem expedições d'especie alguma para além de Bobadilla em direcção a Malaga. Os passageiros e bagagens teem trasbordo.

**Linha de Puente Genil a Cabra.**—Não se acceptam expedições para a estação de Cabra.

**Puerto de Sevilha.**—Não se acceptam expedições para Sevilha-Puerto.

**Linha de Cordova a Madrid.**—Admittem-se passageiros e mercadorias de todas as classes até Villanueva de la Reina, no sentido descendente, isto é, indo de Madrid, e até Villa del Rio, no sentido ascendente, isto é, partindo de Cordova.

**Linha de Cordova a Sevilha.**—Só se faz serviço entre Cordova e Sora del Rio.

**Linha de Merida a Sevilha.**—Por Tocina não se admittem passageiros nem mercadorias. Por Merida admittem se passageiros e mercadorias só até Llerena.

Pelo presente annullam-se e substituem-se todos os avisos anteriormente feitos sobre interrupções nas linhas hespanholas.

Lisboa, 15 de Março de 1892.

## Arrematações

### Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 14 do corrente mez serão abertas, perante a direcção dos mesmos 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 das officinas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 9,000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem fôr feita a adjudicação, depositos que se verificarão o primeiro na thesouraria da direcção e o segundo na caixa geral de depositos á ordem da direcção respectiva.

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

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 26 do corrente, serão abertas, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de cantoneiras e barras de ferro.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 30,000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem fôr feita a adjudicação, depositos que se verificarão, o primeiro na thesouraria da direcção e o segundo na caixa geral de depositos, á ordem da direcção respectiva.

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

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

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Esta Companhia acceta propostas até á uma hora da tarde do dia 31 do corrente, para a venda da seguinte sucata:

|                      |          |
|----------------------|----------|
| Carris.....          | 750 ton. |
| Ferro forjado.....   | 40 "     |
| Dito fundido.....    | 5 "      |
| Mollas d'aço.....    | 8 "      |
| Aros d'aço.....      | 23 "     |
| Ferro de pontes..... | 4 "      |
| Zinco.....           | 0,5 "    |

existente nos Armazens Geraes em Santa Apolonia, debaixo das seguintes condições:

1.ª As quantidades não serão garantidas pela Companhia, que unicamente se obriga pelas que forem verificadas á pesagem.

2.ª A Companhia entregará as sucatas em wagons sobre a ponte da estação de Lisboa: todas as demais despezas de descarga dos wagons, d'embarque, direitos d'exportação etc., serão por conta do comprador.

O concurso versará sobre o preço por ton. de 1:000 kilos.

As propostas deverão ser acompanhadas do deposito provisorio de 225,000 réis, feito na Caixa da Companhia.

O caderno d'encargos está patente na Repartição de Contabilidade dos Armazens.

As propostas em carta fechada e lacrada deverão ser dirigidas á Direcção Geral da Companhia no edificio da Estação Central do Rocio.

### Leilão

No dia 22 de março co rente ás 11 e meia horas da manhã no deposito dos armazens, na estação do Caes dos Soldados, por intervenção do agente Casimiro Candido da Cunha, se procederá á venda em leilão de uma porção de objectos existentes no mesmo deposito, comprehendendo:—uma locomovel horisontal, baldes de

ferro, prensa, machina de thesoura, cabos de linho, casacos e chapéos de oleado, cunhas de madeira, cabos de mangue para ferramentas, bombas d'ar, chaminés para candieiros, sulphato de cobre, cabo telegraphico, oratorio e altar de mogno, e muitos outros objectos de ferro, latão, etc., etc.

### Arrematação do restaurante da estação de Cintra

e a venda d'agua, frutas e bolos na plataforma da mesma estação.

Na estação de Santa Apolonia em Lisboa, secretaria da exploração d'estes caminhos de ferro, perante o sr. engenheiro chefe da exploração e pela 1 hora da tarde do dia 26 de março corrente, serão recebidas propostas para a arrematação do restaurante da estação de Cintra, comprehendendo a venda d'agua frutas e bolos na plataforma da mesma estação desde 1 de abril a 31 de dezembro de 1892.

As condições para esta arrematação estão patentes na secretaria da exploração todos os dias não santificados das 11 horas da manhã ás 4 da tarde e na estação de Cintra.

As propostas deverão estipular claramente o preço fixo pelo qual aos concorrentes convenha esta arrematação, considerando-se nullas e de nenhum effeito as que se apresentarem fóra d'estas condições ou forem recebidas depois da 1 hora da tarde do dia 26 de março corrente.

As propostas devem ser dirigidas em carta fechada á Secretaria da Exploração d'estes caminhos de ferro, na estação de Santa Apolonia em Lisboa indicando exteriormente "Arrematação do restaurante de Cintra".

### Arrematação dos restaurantes das estações de Castello-Branco á Covilhã

Esta companhia acceta propostas até ao meio dia de 21 de março de 1892, para a arrematação dos restaurantes de Castello Branco e Covilhã, comprehendendo a venda d'agua, frutas e bolos na plataforma, desde 1 d'abril a 31 de dezembro de 1892.

Estas propostas serão abertas no dia 21 de março de 1892 pela 1 hora da tarde na estação de Lisboa-Santa Apolonia, Secretaria da Exploração d'estes caminhos de ferro. As condições da arrematação estão patentes n'esta Secretaria e nas estações de Castello Branco e Covilhã, todos os dias não santificados das 11 horas da manhã ás 4 da tarde.

As propostas indicam exteriormente "Arrematação do restaurante de Castello-Branco ou de Covilhã", serão dirigidas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe da Exploração, estação de Lisboa-Santa Apolonia e estipularão claramente o preço fixo, pelo qual aos concorrentes convenha arrematar estes restaurantes, considerando-se nullas e de nenhum effeito as que se apresentarem fóra d'estas condições ou forem recebidas depois do praso marcado.

As propostas serão feitas em separado e em carta á parte para cada um dos restaurantes.

### AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES

RECOMMENDADAS

### MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

Recommandées

**Lisboa.**—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.

**Hendaya.**—Soubré—agent international.

**Valencia de Alcantara.**—D. Laureano Fernandez—Agente commercial e aduaneiro.

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

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

## FUNDIÇÃO DO OURO

N'esta fabrica vendem-se duas machinas de vapor da força util de seis cavallos, sendo uma com algum uso, locomovel semi-fixe, e a outra inteiramente nova, separada da caldeira.

Vende tambem uma Perchêa, um Batane e uma Tezoura grande, proprias para uma fabrica de lanificios, todas novas. Vende igualmente uma machina lithographica, systema Allouzé. Tambem vende uma serra mecnica de fita, propria para serrar vigas de flandres. Porto, 24 de dezembro de 1891.

O gerente da Nova Companhia da Fundição do Ouro, *Luiz Ferreira de Souza Cruz*.

# FUNDIÇÃO DO OURO-PORTO

Esta fabrica, propriedade da **NOVA COMPANHIA DA FUNDIÇÃO DO OURO** adquiriu a incontestavel primazia da construcção dos motores a vapor, ou sejam para trabalhar só em alta pressão, ou sejam para trabalhar em alta e baixa pressão.

Ao bom resultado economico que teem produzido as **82 MACHINAS** e caldeiras de vapor que tem construido desde 1865 até hoje, deve sem duvida a preferencia que tem merecido para as construcções mechanicas mais difficeis.

Servem de prova a machina d'alta pressão da força util de **40 cavallos**, que está funcionando na fabrica Ceramica da Pampilhosa, e a de **70 cavallos** tambem de força util, que em alta e baixa pressão está a trabalhar na fabrica Ceramica das Devezas, em Villa Nova de Gaya, desde 1889.

Esta fabrica encarrega-se de toda e qualquer obra de ferro fundido, batido ou laminado, de cobre ou bronze, por preços commodos  
PORTO, 18 de Fevereiro de 1892.

O Gerente da Nova Companhia, **Luiz Ferreira de Souza Cruz.**

## CONSTRUCÇÕES EM TODO O GENERO

Escriptorio: Rua de José Estevão, n.º 11, 1.º

LISBOA

Encarrega-se de todo o genero de construcções por empreitada ou administração.

Estudos e projectos

**PREÇOS RASOAVEIS**

Rua de José Estevão, 11, 1.º



## COMMISSÕES

Representação de casas estrangeiras

POR

## ESCRITORIO HABILITADO

E

Com as melhores referencias

Indica-se na redacção da **GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO**

Rua de S. Antão, 109 - LISBOA



## D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

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

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

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

ESCRITORIO

23 - Calçada de S. Francisco - LISBOA

Telephone n.º 313

# 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 construcções 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, telephones, molas, parafuzos, tela metallica e quinquilha; especialidade em espinhos artificiaes para vedação das linhas férreas e dos campos de pasto de gado.

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

# SOCIEDADE ANONYMA

DAS

## Officinas de construcção de La Meuse, em Liège (Belgica)

Material de guerra para engenharia e artilheria

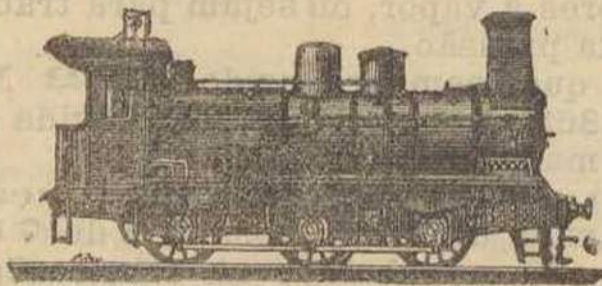
### LOCOMOTIVAS

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

### Machinas de vapor

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

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



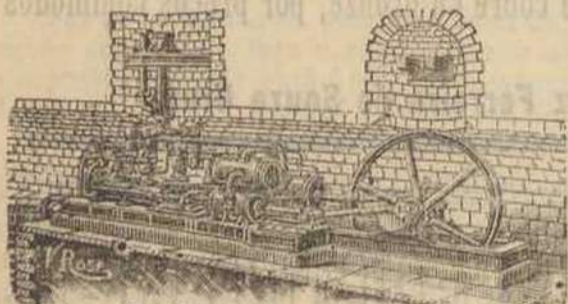
Locomotivas de 40 toneladas

**DIRECTOR-GERENTE**  
**M. FR. TIMMERMANS**  
**ENGENHEIRO**

Caldeiras de vapor de todos os systemas  
Instalações hydraulicas para portos de mar  
Distribuição de força por aguas com forte pressão. Bombas de pressão. Accumuladores. Gruas. Tubos etc.

### Especialidade de machinas para minas

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



Machina de esgoto subterranea Systema Compound, privilegiado

### Tubos fundidos verticalmente.

Bombas a vapor para poços

Machinas alimentares.

### ESTALEIRO NAVAL

Barcos. Rebocadores. Dragas.

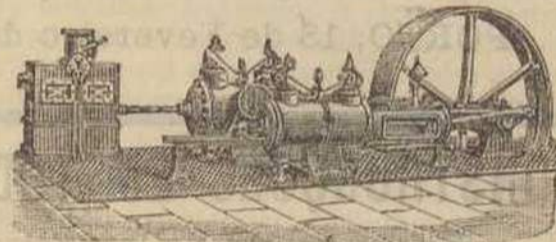
Turbinas do systema MAHLER

Peças de fundição de todas as classes

Peças de caldeiraria de todas as qualidades



Grua hydraulica com cavaleos em uso no porto de Antuerpia



Machina motora systema Compound, privilegiado

### Machinas para a Metallurgia

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

### MACHINAS ELEVADORAS

para

### AGUAS NAS CIDADES

**PREMIO DE HONRA** no Grande Concurso Internacional das Sciencias e da Industria de Bruxellas, 1888.

**MEDALHA DE OURO** na Exposição de Paris de 1889.

Dirigir as cartas e telegrammas: **CHANTIERS MEUSE, (LIEGE)** — A. B. C. CODE USED, 1883

## AUGUSTO BLUMENTHAL HAMBURGO VAPORES DIRECTOS

ENTRE

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

### Expedições para Gibraltar

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

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

### COMPANHIA HAMBURGUEZA—SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras

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

### FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

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

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. da Prata, 8 2.º

EM MADRID

Cezar Féreal

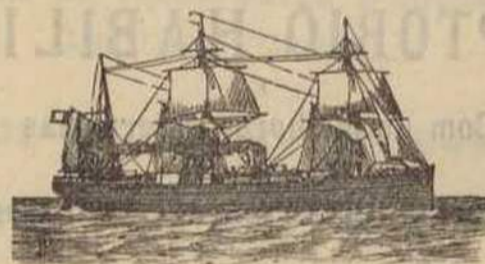
Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

**Augusto Blumenthal—HAMBURGO**

## Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



### A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 28 de março o paquete «TAMAR», para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Monteviden e Buenos-Ayres

O paquete «LA PLATA» esperado em 26 de março

para Southampton e Antuerpia

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

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

AGENTES

Em Lisboa:—**KNOWLES RAWES & C.<sup>a</sup>**—R. dos Capellistas, 31, 1.º

No Porto:—**W. C. TAIT & C.<sup>a</sup>**—Rua dos Inglezes, 23, 1.º