



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHANHA

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

A reforma de tarifas da Companhia Real.

A nossa carta da Belgica por A. Urban.

Parte official. — Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, decretos de 10 de Março e portaria de 26 do mesmo mez.

Tarifas de transporte. — Supressão de tarifas internacionaes.

Bilhetes de excursão.

O monopolio da viação em Lisboa.

Os caminhos de ferro hespanhoes.

Os negocios da Companhia Real.

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.

Linhas portuguezas. — Companhia Nacional — Atravez d'Africa — Elevador da Bica — Linha ferrea do Mondego — Lourenço Marques.

Linhas hespanholas. — Metropolitano de Madrid — Este de España — Torralba a Soria — Caminho de ferro de Gibraltar — Novo material de Almansa-Valencia.

Linhas estrangeiras. — França — Suecia-Noruega — Estados Unidos.

Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes — Relatorio do Conselho.

Mercado de metaes.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Agencias de transportes e commissões.

Annuncios.

A reforma de tarifas da Companhia Real

As frequentes sacudidellas porque o nosso paiz tem passado no seu viver economico interno e no seu credito e commercio externos, nos ultimos tempos, tem-nos tristemente indicado o bom caminho com muito maior evidencia do que o faria o mais potente pharol electrico, como o da ilha de Wight.

Mais persuasivos do que quantos longos artigos do jornalismo, e quantos convincentes discursos dos melhores parlamentares, teem sido os factos, a aconselham-nos uma concentração patriótica, olhando mais de perto para os nossos interesses, para o estado das nossas finanças, para o passado, como exemplo, para o futuro, como precaução.

D'esta ordem de idéas vae resultando já o estudo minucioso de muitos dos muitissimos problemas cuja solução deve levar á melhora do nosso viver.

O estímulo ás industrias portuguezas em lugar do estrangeirismo que constituia os nossos usos e costumes, a protecção ao trabalho nacional em substituição dos arremedos de livre cambio com que deixavamos o estrangeiro levar-nos o que lhe convinha preparar na sua terra para de novo nol-o enviar manufacturado e baptisado.

Estudam-se economias onde os gastos eram exagerados; buscam-se fontes de receita onde os productos eram estereis.

Governo e governados buscam realisar o ideal do arcediogo de *Notre Dame*, na grande obra de Victor Hugo:

L'or c'est le soleil; faire de l'or c'est être Dieu.

Mas no meio d'esse labutar pela restauração economica da nossa patria, um ponto tem ficado na velha desorganisação da ignorancia, para o qual mais uma vez, — porque repetidas vezes já o temos feito, e não cançamos, — chamaremos a attenção dos nossos economistas.

Referimo-nos ao estudo das tarifas das nossas linhas ferreas.

Uma redução de preços de uma tarifa para determinada mercadoria faz por vezes nascer uma industria nova, como pôde anniquilar outra já florescente; e isto é ainda a manifestação mais comesinha dos seus effeitos. Quantas vezes elles vão mais longe do que se pôde suppôr!

Foi o conhecimento d'estes resultados que determinou já, nos paizes grandemente industriaes, a separação das tarifas em duas novas classes — as de *épanchement* e as de penetração — especie de pautas aduaneiras para a exportação dos productos naturaes ou manufacturados, e para a introdução das materias primarias e manufacturas estrangeiras.

Isto nos prova, como nos demais paizes se olha cuidadosamente para o caminho de ferro como um agente commercial que pôde acertar, promovendo o engrandecimento seu e do paiz, ou errar, prejudicando este ou ambos.

Em Portugal — força é dizel-o — o estudo superior d'estes complicados problemas está na sua infancia; e não só nos seus primeiros passos, mas tendo tido por aia interessados em outra orbita de negocios, e que, portanto, não podem ver, fóra d'ella, os effeitos que os seus pareceres produzem.

Em vez de cuidadosos pareceres de pessoas competentes, tem-se feito obra pelas reclamações do publico, sem medir o alcance da attenção que a essas reclamações se presta.

Ora o publico, que é o primeiro a ignorar as consequencias que o seu egoismo pôde trazer ao restante do paiz, exige sempre preços mais reduzidos, sem querer saber de mais do que de diminuir os gastos do seu negocio.

E tanto mais os exige, quanto reconhece que a sua voz é ouvida e attendidos os seus queixumes, ainda mesmo antes de se averiguar se elles são justos, o que não tem succedido na maior parte dos casos.

E' assim que uma tarifa é deificada porque as suas taxas são reduzidas; outra levanta geraes clamores porque os seus preços são mais elevados.

Ora, vejamos:

Quando se estuda uma linha ferrea deve tomar-se por base, para a apreciação dos seus resultados futuros, o seu trafico provavel, ou seja a população e a produção das zonas atravessadas, calculando o seu transporte no percurso total ou parcial da linha a um *x* razoavelmente baseado nas tarifas applicaveis em outras linhas.

Se, construída a linha, essa taxa fôr reduzida a 50 por cento dará os mesmos resultados que se uma catastrophe assaltar as povoações servidas, levando-lhes metade dos seus habitantes e dos seus productos.

Consequencia: — a linha não dá as receitas que se estimavam; o seu descuido começa, reflectindo-se em perda de cotação dos titulos que para a sua construcção foram creados, ou em prejuizos para o governo que a explora ou que lhe garante o rendimento.

Porque não nos venham dizer que é axioma irrefutavel que a diminuição de custo de transporte produz sempre o augmento de movimento, a um grau bastante elevado para melhorar as receitas, apesar da redução. Milhões de casos ha em que d'essa diminuição só resulta prejuizo certo para a linha ferrea, e, por forma indirecta, para o paiz, como acima demonstrámos.

Um exemplo para os profanos, e mesmo para os que o não são em absoluto.

Um deterinado genero de consumo transporta-se a 300 kilometros a 12 réis por kilometro e tonelada; paga, portanto, 3.600 réis por 1.000 kilogrammas.

Mas esse preço é um dia reduzido a 8 réis, e portanto a 2.400 réis por tonelada.

Resultado: — a linha ferrea deixa de receber 33 % do que percebia, e se o seu producto d'esse transporte era de 10.000.000 réis annuaes, está bem visto que perderá 3.333.333 réis.

Mas com uma redução de 33 % o consumo augmenta, dizem os partidarios das reduções.

Puro engano. Essa redução, ao passo que, para o caminho de ferro, representa 3 contos de perda, affecta apenas em 1,20 réis em kilogramma o preço do genero no ponto de consumo, e perguntamos se esta differença é bastante para que o comprador tome mais 33 % do que anteriormente conduzia, e ainda mais o sufficiente para compensar o augmento de movimento d'esse accrescimento de transporte.

Não queremos, nem por sombras, dizer que não sejam muitas vezes proveitosos para todos, preços economicos em determinados transportes, quando essa economia influe no preço de venda da mercadoria, mas esse mesmo facto aconselha uma rigorosa escolha e um minucioso estudo para que o abatimento, inutil em determinados artigos, não impeça que outros gosem de preços menores, que indispensavelmente lhes são necessarios.

Mas não precisamos manter-nos no campo theorico para exemplificar os resultados perniciosos que um abaixamento de tarifas pôde produzir. O que succedeu com a reforma effectuada em 1889 pela Companhia Real bem o demonstra, por mal d'ella e do paiz.

A companhia, illudindo-se com o desenvolvimento que os seus transportes iam attingindo, suppondo que preços muito inferiores, applicados latitudinariamente em todos os sentidos, largas medidas de concessão a quasi todas as mercadorias, concorreriam para um prodigioso augmento de tonelagem que, ao mesmo tempo que promoveria um notavel beneficio ao commercio, á agricultura e ás industrias, lhe traria a ella uma compensação dos sacrificios que fazia nos seus preços de arrastre, reduziu estes liberal e expontaneamente.

Eganou-se por completo. O sacrificio ficou inutil e se é certo que o periodo declinante que, desde esse anno, temos atravessado, grandemente tem concorrido para o mau resultado d'esses esforços, não é menos verdadeiro que estes foram improficuos siquer para atenuar em parte essa crise, e portanto, ao mesmo tempo que inuteis para o paiz, prejudiciaes para a via ferrea.

Se das theorias passamos ás cifras demonstrativas

temos nos relatorios da gerencia de 1890, d'esta companhia, elementos bem eloquentes para provar o que avançámos.

O movimento de mercadorias em pequena velocidade durante o anno de 1889 fôra de 605.000 toneladas que produziram uma receita de 1.576 contos de réis, ou seja o producto medio da tonelada 2.770 réis, e tendo o percurso médio sido de 131 kilometros, o typo médio tonelada e kilometro foi de 21,13 réis.

Em 1889, como é sabido, a influencia das novas tarifas incidiu unicamente em 3 mezes, visto terem sido postas em vigor em 1 de outubro.

Vejamos agora os resultados de 1890:

Mercadorias transportadas 1.403.468 toneladas; producto 1.287 contos; média de producto por tonelada 2.237 réis; de percurso 149 kilometros; de typo kilometrico 15,15 réis.

Resultados: — a mais em movimento 738.468 toneladas, ou seja um augmento de 111 por cento; a mais em percurso 18 kilometros; a menos em producto 289 contos; a menos em typo kilometrico 5,98.

Quer dizer que nas linhas da companhia circularam mais do duplo das mercadorias, e não obstante, o rendimento d'este transporte ainda deu uma perda de 18,33 por cento.

Tomando por base o movimento do anno de 1889 e na hypothese de que, mantendo-se as tarifas de então, o desenvolvimento de tonelagem fosse apenas metade do que foi, isto é 369.234 toneladas, teriamos que o producto d'estas ao preço médio da tonelada n'aquelle anno, 2.770 réis, daria 1.022.778 réis, o que eleva a perda que pôde attribuir-se ás actuaes tarifas a mais de 390 contos n'esse anno.

Não acceitamos este resultado que, apesar de baseado em bons argumentos, nos parece exagerado, mas o que ninguem pôde destruir é o resultado dos primeiros algarismos — 289 contos — e não devemos deixar de notar que só tratámos das tarifas de pequena velocidade, sem nos occuparmos das grandes concessões que então se concederam sobre passageiros, em comboios chamados de operarios, e em volumes de grande velocidade, para os quaes existe ainda hoje uma tarifa quasi gratuita.

E' por estes motivos que a companhia tem já submettida ao governo uma nova collecção de tarifas das quaes nos occuparemos muito em breve.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas 25 de março.

Mr. This apresentou nas camaras o relatorio da secção central encarregada de examinar o orçamento rectificado do Ministerio dos Caminhos de ferro, correios e telegraphos para 1892, sendo approvado por unanimidade. Este orçamento apresenta uma diminuição de despesa de 1.822.095 francos em relação ao de 1891 que subia a 104.024.183 francos, emquanto que o actual monta a 103.317.028 francos.

*

Os leitores sabem que se preparam novas disposições em materia de transporte, porque o Estado belga tem uma responsabilidade muito maior, e portanto muito mais pesada do que anteriormente. Eis como, segundo o correspondente d'esta cidade para *La Meuse*, o ministro espera evitar, tanto quanto possivel, as consequencias pecuniarias que a severidade dos novos regulamentos poderia trazer ao thesouro. Será reservada a

importancia de 50:000 francos para ser dada em gratificações aos unicos empregados inferiores que a ellas tiverem direito — os que manipulam os volumes e os que vigiam estas operações.

Estas gratificações serão divididas por classes, segundo a ordem das estações; Liège, Anvers, Bruxellas, por exemplo, são de 1.^a classe.

Se a cifra votada exceder o necessario, o restante d'esta verba ficará reservado.

Espera-se assim alimentar o zelo e a diligencia do pessoal, a fim de que este empregue todo o cuidado para evitar as avarias.

*

O ministro da guerra acaba de assignar com a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro *Vicinaux*, uma convenção, segundo a qual esta se obriga a estabelecer em Anvers, nos terrenos que lhe serão cedidos pela auctoridade militar, um deposito central do seu material fixo e circulante.

Este material tem estado, até hoje, distribuido por um grande numero de depositos estabelecidos sem a menor preocupação strategica; o deposito central agora creado, permittirá á Sociedade Nacional a conservação do seu importante material por um custo mais economico e em mais cuidadas condições.

O ministro poderá utilizar-se d'este material, em tempo de guerra, para a construcção de vias ferreas temporarias, destinadas a abastecer de viveres e de munições as povoações fortificadas ou os corpos isolados. O deposito vae ser creado em breve praso.

*

Assegura-se que o *Moniteur* publicará brevemente um decreto organisando o Conselho superior do trabalho, o qual será composto de 48 membros nomeados directamente pelo governo, e escolhidos entre os individuos de todos os partidos que se occupam das questões economicas e sociaes.

As deliberações de todos os conselhos da industria na sessão realisada em 20 do corrente constituirão as bases da discussão para o conselho superior.

*

Na minha penultima correspondencia fallei-lhe da iluminação electrica da cidade de Anvers.

O estudo das propostas de instalação apresentadas á administração commercial (a exploração ficará a cargo da cidade) segue activamente. O sr. engenheiro Wybaw, encarregado d'este trabalho, obteve dos concorrentes os ultimos esclarecimentos necessarios para apreciar com exactidão o modo de funcionamento da iluminação projectada.

E' pois evidente que o conselho communal será proximamente chamado a resolver sobre as propostas.

A administração communal calcula que a fabrica a instalar deverá poder alimentar não menos de 10:000 lampadas, no inverno, e 5:000 no verão. Segundo os calculos mais conscienciosos serão necessarios 80 focos para a iluminação do parque e 120 para a dos boulevards do centro, o que nos prova que a questão é mais importante do que se afigurava em principio.

*

Em virtude das diligencias feitas pelo barão Grendl, nosso ministro em Berlim, o sr. Crispi enviou ao conselho federal uma proposta para que seja reconhecido legalmente na Allemanha o ponção do *banc d'épreuves* de Liège para as armas de fogo (espingardas, pistolas e revolvers) em eguaes condições do ponção allemão. D'esta forma as armas fabricadas em Liège podem ser vendidas na Allemanha sem outra formalidade.

A. Urban.

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

9.^a Repartição—Direcção geral da contabilidade publica

Em conformidade da carta de lei de 30 de junho de 1885 e em harmonia com o disposto na carta de lei de 30 de junho de 1891: hei por bem, tendo ouvido o conselho de ministros, ordenar que seja aberto no ministerio da fazenda, a favor do das obras publicas, commercio e industria, um credito especial de 31:152.723 rs. a addicionar na verba respectiva da tabella da distribuição da despesa extraordinaria do segundo dos referidos ministerios no exercicio de 1891-1892, nos termos seguintes:

«Capitulo 13.^o, artigo 2.^o—Garantia de juros no ramal do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu (carta de lei de 30 de junho de 1885) — 31:152.723 reis.»

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda e do das obras publicas, commercio e industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 10 de março de 1892.—REI. —Joaquim Pedro de Oliveira Martins—Visconde de Chancelleiros.

Em conformidade com a carta de lei de 26 de maio de 1884, e em harmonia com o disposto na carta de lei de 30 de junho de 1891: hei por bem, tendo ouvido o conselho de ministros, ordenar que seja aberto no ministerio da fazenda a favor do das obras publicas, commercio e industria, um credito especial de 29:611.7067 réis a addicionar na verba respectiva da tabella da distribuição da despesa extraordinaria do segundo dos referidos ministerios, no exercicio de 1891-1892, nos termos seguintes:

«Capitulo 13.^o, artigo 3.^o—Garantia de juro no caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella (carta de lei de 26 de maio de 1884) — 29:611.7067 réis.»

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda e do das obras publicas, commercio e industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 10 de março de 1892.—REI. —Joaquim Pedro de Oliveira Martins—Visconde de Chancelleiros.

Direcção geral de obras publicas e minas

2.^a Repartição.—Caminhos de ferro

Estando a companhia geral dos tabacos de Portugal auctorisada pelo n.^o 6.^o do artigo 6.^o das bases annexas á carta de lei de 23 de março de 1891, a nomear agentes especiaes da sua confiança, para estabelecer o serviço da fiscalisação privativa: hei por bem decretar que aos empregados das direcções fiscaes de exploração de caminhos de ferro que poderem ser dispensados, sem prejuizo do serviço do estado, se tornem extensivas as disposições dos artigos 1.^o, 2.^o, 3.^o e 6.^o do decreto de 12 de novembro de 1891, relativo aos empregados do ministerio da fazenda.

Paço, aos 10 de março de 1892.—REI.—Visconde de Chancelleiros.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um officio de 15 de setembro do anno proximo passado, do director da fiscalisação do caminho de ferro da Beira Baixa, relativo á medição feita na parte da mesma linha, comprehendendo a 1.^a e 2.^a secções: ha por bem, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 4 de fevereiro findo, ordenar que a extensão total da 1.^a e 2.^a secções do referido caminho de ferro, comprehendidas entre os eixos das estações de Abrantes e da Covilhã, seja fixada em 165:085 metros, computando-se, porém, para o effeito da garantia de juro em 157:410^m,65, pelas deducções de 380^m,85, extensão commum ás linhas da Beira Baixa e leste, comprehendida entre o eixo da estação de Abrantes e a agulha de ligação da linha de leste com a da Beira Baixa, e de 7:294^m,35, em virtude da portaria de 23 de maio de 1887, devendo, porém, esta medição considerar-se provisoria emquanto a companhia não der cumprimento ao disposto no n.^o 4.^o do artigo 1.^o do contrato de 29 de de julho de 1885.

Paço, em 26 de março de 1892.—Visconde de Chancelleiros.

Tarifas de transporte

Supressão de tarifas internacionaes.—Conforme o aviso que publicamos no logar competente, desde hoje ficam suspensas as tarifas que existiam combinadas entre as vias ferreas portuguezas e as linhas francezas e inglezas, resolução que foi tomada a convite da compa-

nhia do Norte de Hespanha, em virtude dos prejuizos que essas tarifas e as suas proprias combinadas com França estavam dando áquella companhia na liquidação com as companhias francezas, por motivo dos cambios.

As tarifas cuja applicação fica suspensa são as seguintes:

Viagens circulatorias, Portugal-Hespanha e França, comprehendendo dois itinerarios Lisboa Paris, dois Lyon e dois Marselha.

Bilhetes directos para San Jean de Luz, Biarritz, Bayonna, Pau, Bordeus e Paris, e vice versa, tanto de Lisboa e Entroncamento, por Madrid, como de Figueira e Pampilhosa por Villar Formoso e do Porto por Barca d'Alva.

Caça, legumes e fructas verdes, para Bayonna, Pau, Tarbes, Toulouse, Bordeus e Paris.

Recovagens, para Bayonna, Bordeus e Paris, e vice-versa. Esta tarifa era de grande vantagem para o commercio e por isso será uma das primeiras que as companhias porão em vigor, logo que isso lhes seja possível.

Bilhetes de ida e volta, de Lisboa, (por Madrid) Figueira e Porto (por Salamanca) para Bordeus e Paris, e vice-versa.

Bilhetes para Londres, 1.^a classe, desde Lisboa e vice-versa.

Os passageiros que se dirijam para alem dos Pyreneos devem tomar bilhetes directos para Hendaya, onde teem tempo de tomar novos bilhetes para o seu destino, e effectuar o despacho de bagagens.

Bilhetes de excursão

Tem tido, como era de esperar, o mais lisongeiro acolhimento por parte do publico, a nova tarifa de bilhetes de excursão, com itinerarios escolhidos á vontade dos passageiros, que as linhas ferreas portuguezas puzeram em vigor desde 1 de janeiro e de que aqui nos occupámos em o n.º 95 e outros.

Apenas em 3 mezes, sem a tarifa estar ainda sufficientemente conhecida pelo publico e com o tempo inverno, pouco propicio a viagens de recreio, que tem estado, mais de 100 bilhetes teem sido utilizados, dando um producto superior a 1.500.000 réis a todas as linhas.

Entre estes, um dos maiores itinerarios escolhidos foi o que utilisam n'este momento tres excursionistas do Fayal, os srs. Patricio Vianna, Ignacio de Christo e Christiano da Silva, que no dia 29 partiram de Lisboa.

A sua viagem, só em caminho de ferro, será de 2:393 kilometros, dos quaes 1:884 são com bilhete de excursão em Portugal, com o que realisam uma economia de 38 %.

Os excursionistas a que nos referimos partiram de Lisboa para Coimbra, d'onde seguem, por Alfarellos, á Figueira e d'ahi pela linha da Beira a Luzo, de onde irão ao Porto, Braga e Valença. Ahi tomam bilhetes para visitar Vigo, e voltando, seguem á linha do Douro, sahindo por Barca d'Alva até Fuentes de San Esteban (para poderem vêr as bellas obras de arte de Fregeneda); regressando ao paiz por Villar Formoso até Guarda. D'este ponto vão em carruagem á Covilhã onde retomam o comboio para Abrantes passando á linha de Leste afim de sahirem por Badajoz.

Ahi estarão no dia 9 para irem a Sevilha assistir ás festas da semana santa.

De Sevilha irão a Huelva, em caminho de ferro, passando, em trem, a Ayamonte de onde atravessam a Villa Real de Santo Antonio, tomando, pela estrada de Tavira e Olhão a Faro, de onde continuam em via ferrea a Setubal, d'ahi a Lisboa, indo ainda a Cintra, d'esta em carro a Cascaes, e finalmente regressando á capital depois de mez e meio de agradável digressão, em que realisam uma visita quasi completa a todas as principaes linhas ferreas e aos principaes pontos de atracção do paiz, que é percorrido n'esta viagem em toda a sua extensão de Norte a Sul e de Oeste a Leste.

Aquelle percurso de 2:393 kilometros é assim dividido:

COM BILHETE DE EXCURSÃO

Rêde da Companhia Real.....	761 kilometros
Sul e Sueste.....	380 »
Minho e Douro.....	480 »
Beira Alta.....	115 »
Salamanca	148 »
Total.....	1.884 »

COM BILHETES ORDINARIOS

Valença a Vigo e volta.....	94 »
Badajoz a Sevilha.	305 »
Sevilha a Huelva.....	110 »
Total.....	509 »

Uma bonita viagem, finalmente.

O monopolio da viação em Lisboa

Levantou altos clamores entre os interessados mais directamente o nosso artigo do ultimo numero sobre este assumpto.

Ninguém levou a bem, (ninguem, dos que querem fazer negocio) que nós sahissemos do silencio geral que a nossa imprensa tem guardado, para protestarmos com todas as nossas forças contra a operação, das mais lesivas dos interesses d'uma capital, que se tem projectado em Lisboa.

Amaveis sollicitações, correspondencias, até ameaças, nada nos faltou para tentar demover-nos do nosso proposito, sem exceptuar a costumada cartinha anonyma insultuosa, que é uma arma de que se usa e abusa muito entre nós!

Aos que attenciosamente nos procuraram e entre estes pomos em primeiro logar a direcção da companhia Ripert e a empresa Salazar, pedindo-nos que não hostilisassemos a proposta da companhia Carris, confirmamos aqui por escripto o que verbalmente lhes respondemos.

Não guerreemos aquella companhia; temos gasto liberalmente as nossas pestanas e enchido columnas do nosso jornal a provar que o serviço da companhia Carris é o mais util, o mais aceiado e o unico proprio de uma cidade, que possuímos. Vamos mesmo mais longe: achamol-o, apesar dos seus defeitos, que são bastantes, superior ao de algumas cidades do estrangeiro, sem exceptuar Madrid e Paris.

Mas este imparcialissimo modo de vêr não nos impede que protestemos contra que se conceda a esta companhia o monopolio inteiro, completo e absoluto de *todas as ruas, todas, todas* de Lisboa e para mais, sem o menor lucro, antes com um *importante prejuizo* financeiro para o thesouro municipal.

Porque, é preciso que se note, se a camara lançar um imposto de 500.000 réis annuaes sobre os carros avulsos, *nunca mais* teremos possibilidade de possuir serviço algum de viação seja para onde fôr, senão o que a companhia Carris quizer; todos os pontos da cidade onde a essa companhia não convenha levar os seus carros ficarão sem viação de carreira nem esperanças de a ter enquanto o contracto durar! E' isto possível? E' toleravel mesmo?

E' só contra este ponto que nos revoltamos; emquanto ao mais, compre a companhia os carros que quizer, vendam-lh'os os emprezarios que assim o entenderem; pouco nos importa, desde que não seja coarctada a liberdade da cidade ter qualquer outro serviço de viação que n'ella venha estabelecer-se.

Segundo parece, a camara formulou uma contra-proposta em que o praso do contracto é reduzido e fixado o limite maximo das despesas da companhia, garantidas as carreiras actuaes exploradas pelas diversas empresas, elevada ao dobro a quantia destinada a reparação de calçadas, elevada a 25 % a percentagem dos lucros para a cidade, comminadas as penas para as infracções.

A companhia carris respondeu a esta proposta, com outra que hoje apresentou e cujas bases daremos á ultima hora, se as obtivermos.

Tambem não nos pôde passar sem reparo que se invoque o interesse financeiro do municipio, quando é certissimo que este perderá bons rendimentos approvando o contracto da fuzão.

1.º A companhia Carris tem inscriptos nos seus relatorios as seguintes verbas como pagas á camara municipal e ás obras publicas pela reparação de calçadas e da estrada n.º 67:

Em 1887	9:513.771 réis
» 1888	11:907.061 »
» 1889	12:897.536 »
» 1890	22:346.698 »
» 1891	20:127.000 »
Total em 5 annos....	76:792.066 »
ou a média annual de	15:358.413 »

Pela proposta da camara teria que pagar annualmente a quota fixa de 12:000.000 réis no que já vae a perda para a camara de mais de 6 contos por anno.

Mas é ainda preciso notar que

1.º A companhia tem hoje maior extensão de linhas do que em 1891 porque já explora a do Arieiro.

2.º Que, feita a fuzão, os carros de viação mixta passarão a circular, todos e sempre, fóra das calhas, o que muito mais damnificará as calçadas.

Não é, portanto, exagerado calcular em 12 contos annuaes o prejuizo da camara, só por este lado, e ficamos n'esta verba para nos quedarmos na mais modesta supposição.

3.º A companhia deve á camara uns 46 contos de réis.

A este respeito temos no nosso espirito uma duvida que não podemos resolver.

Nos relatorios que temos presentes figuram as verbas para calçadas que acima indicamos ao debito da conta de ganhos e perdas.

No ultimo as reparações em Lisboa são uma conta de 20:000.000 tão redondos que já nos parece singular.

Mas diz-se que nos ultimos dois annos a companhia não tem pago essas verbas e são esses 46 contos que ella deve á camara e estão depositados. Demos que assim seja.

Pela proposta a companhia faz o favor de reconhecer essa divida, obrigando-se a pagar o juro de 6 % d'ella.

Boa operação. Por ella a companhia obtém um emprestimo de 46 contos, sem mais garantia que a sua palavra honrada, ao juro de 6 %, o que é bem vantajoso na actualidade.

Mas pôde e deve a camara fazer-lh'o? Como tem essa corporação consentido que sob pretexto de uma cerebrina interpretação do contracto, uma companhia se negue a entregar-lhe a compensação dos gastos por ella, camara, effectuados por conta da companhia, em conformidade com o mesmo contracto?

Não sabemos como isso se tem feito; o que vemos são mais 46 contos de perda para a camara.

3.º O imposto sobre cada carro da viação livre é hoje de 8.000 réis.

D'estes existem 200 em Lisboa; logo a camara auferi hoje 1:600.000 réis annuaes.

Vemos portanto que a camara perderá desde já 46 contos e mais, de futuro:

Da companhia — reparação de calçadas..	12:000.000
Dos outros carros — imposto.....	1:600.000
Perda certa annual.....	13:600.000

Emquanto a lucros é mais que certo que a camara nunca verá um ceítil.

Como vimos no artigo do numero anterior, a companhia tem um encargo de juros de obrigações de réis 58:800.000 annuaes.

A compra dos carros e gado das outras empresas, é orçada em 500 contos, que ella pagará com letras ou titulos do juro de 6 % ou seja mais 30 contos annuaes.

Se actualmente ella está em tal situação que no ultimo anno, para pagar o parco dividendo do 1.º semestre de 2 % na importancia de 21 contos, teve illegalmente que socorrer-se do seu fundo de reserva, tirando d'elle mais de metade d'esse dividendo, como é de esperar que, feita a fuzão, tenha para pagar os novos encargos de cerca de 90 contos, e ainda um dividendo de 6 % ás accções da 2.ª serie, ficando remanescente a dividir com a camara?

E' do serviço dos carros que compra que espera essa receita liquida? Como?

Compradora e vendedores todos nos affirmam que as empresas estão perdendo, e se a companhia Carris — a benemerita — não compra os carros, todas as empresas quebram(?)

Como vão agora esses carros dar lucro á companhia? Prohibe-lhe a camara que diminua o numero de carreiras, alias o publico será prejudicado e com isso nada lucra a companhia; se dispensa parte do pessoal, lá se vae o argumento com que pretende chamar as sympathias para o seu novo negocio, e lá vem para a rua montões de cocheiros e conductores para augmentar o numero de operarios que pedem trabalho.

Eleva o preço das carreiras? Diz a sua proposta que não; que até o diminue.

Não percebemos, pois, como se pretende provar que feita a fuzão todos lucram: a companhia, os actuaes empresarios de carros, o pessoal, o gado, o publico e a camara.

Para nós está mais que provado que só a primeira lucrará.

E d'ahi talvez que nem essa.

E' por esta nossa convicção que aqui lavramos o nosso protesto pela defeza dos interesses da capital.

Os caminhos de ferro hespanhoes

E' do nosso estimavel collega *La Semaine Financière*, de Paris, o seguinte interessante artigo que transcrevemos com a devida venia:

A crise hespanhola

A crise que está atribulando Portugal, e á qual consagramos um artigo no nosso numero precedente, produz-se egualmente em Hespanha.

Nas margens do Manzanares, como nas do Tejo, são as questões do cambio que causam a perturbação. O deficit annual do orçamento só entra ahí por pouco. Este deficit é de 50 a 60 milhões sobre um orçamento de 800 milhões, ou seja 6,25 a 7,50 %. Não é decerto uma quantidade desprezavel, mas attinge a enas a terça parte d'uma perda de cambio, a qual, ha oito dias, era de 18 %, e hoje já passa de 20 %.

As causas da elevação do cambio

A elevação subita do cambio não é devido a manobras de especulação de que os ignorantes gostam de fazer um *deus ex machina* que lhes dispensa procurar as verdadeiras causas tão faceis de descobrir. Essa elevação foi logicamente originada pelos direitos sobre a importação em França dos vinhos d'Hespanha, importação que vae rapidamente descer da cifra de 300 milhões a qual se tinha elevado, se os dois governos, hespanhol e francez, não conseguirem sahir da indisposição mutua, que lhes valeu a incapacidade do duque de Mandas, embaixador d'Hespanha em Paris.

Os remedios

Tem sido proposto compensar, até certo ponto, a perda do cambio por meio de augmento de tarifas. Mas d'um outro lado o sr. Canovas informou o sr. Sagasta que se havia entendido com as companhias de caminhos de ferro para que o seu material pagasse direitos d'importação. Em compensação, as companhias seriam autorizadas a augmentar em 12 % as tarifas de transporte em grande velocidade, mas com a condição de reduzir as tarifas de transporte dos carvões para as grandes distancias e a passagem para os trabalhadores, o que, ao que parece, reduziria sensivelmente a efficacia do alludido remedio.

Norte de Hespanha

Afim de apreciar a veracidade d'estes boatos, fomos ao *Crédit Mobilier Espagnol*, rue de la Victoire, onde se acham egualmente os escriptorios da companhia do Norte de Hespanha.

Recebeu-nos M. Perrin, o secretario geral, e, depois de lhe termos explicado o motivo da nossa visita, respondeu-nos:

—Tive conhecimento, pelos jornaes, dos boatos a que allude. Esses boatos são fundados. Com effeito foram entabuladas negociações no sentido que elles indicam, mas ainda não se chegou a uma conclusão. Alguns dos nossos administradores estão n'este momento em Madrid e é possível que elles se occupem em terminar estas negociações, sem que, porém, nos seja permittido fazer juizo algum sobre o seu successo ou insuccesso final.

Consequencias eventuaes

A' hora presente o publico francez que possui a maior parte das obrigações dos caminhos de ferro hespanhoes, vê-se, portanto, ameaçado da suspensão do pagamento total ou parcial, de alguns dos typos de obrigações dos caminhos de ferro hespanhoes.

Para avaliar o alcance exacto d'esta eventualidade, convém observar que em Hespanha as linhas podem ser divididas em duas grandes classes:

1.º Aquellas cujo trafego é absolutamente *interno local*, como a linha das Asturias e Galliza, e que de maneira nenhuma podem ser affectadas pela interrupção do trafico internacional.

2.º Aquelles cujo trafego é sobretudo *internacional*, como as linhas de Madrid a Irun, de Barcelona a Zaragoza, etc., cujo rendimento deve fatalmente descer, á medida que se reduzir a importação do vinho em França que constitue um dos mais importaetes elementos das suas receitas.

As diversas hypothecas

As obrigações hespanholas são, portanto, ameaçadas de maneiras muito differentes, segundo ellas pertencem a tal ou tal linha e possuem sobre esta a primeira, a segunda ou a terceira hypotheca.

Como a lei fixa uma graduação vigorosa sobre estas hypothecas, as primeiras podem ser consideradas como quasi inteiramente ao abrigo, e as mais recentes, as ultimas, são as mais ameaçadas.

Assim a primeira hypotheca pode continuar a perceber integralmente os seus juros em quanto que a segunda não cobrará um centimo, se as receitas não forem sufficientes.

Estas receitas que são publicadas *en bloc* pelo Norte de Hespanha, por exemplo, não estão affectas, muitas vezes, de uma forma igual ao pagamento das obrigações. As obrigações da primeira hypotheca gosam d'uma garantia particular sobre uma certa parte da rede. Assim, as *Prioridades* teem a linha de Madrid a Irun, as obrigações Barcelona a linha de Barcelona a Zaragoza e assim por diante.

Para se fazer uma apreciação exacta da situação, é necessario, portanto, estudar separadamente as receitas e os encargos de *cada linha*; e compenetrar-se bem de que estes productos poderão ser diminuidos pela cessação ou interrupção do trafico internacional, mas, em compensação, serão susceptiveis de melhorar com um augmento resultante do desenvolvimento do trafico interno.

Apresentamos esse trabalho, feito aproximadamente, tomando por base os productos médios dos ultimos annos, em pesetas:

Linha de Madrid a Irun.—Receitas, 31 milhões; despesas de exploração, 12; producto liquido, 10; Juros das obrigações Prioridades, 10.

Linha de Barcelona a Zaragoza e Pamplona.—Receitas, 17 milhões; despesas de exploração, 7; producto liquido, 10; juros das obrigações d'hypotheca especial, 6.700.000.

Linha das Asturias.—Receitas, 11 milhões; despesas d'exploração, 5.500.000; producto liquido, 5.500.000; juros das obrigações da primeira hypotheca, 3.700.000.

Réde de Zaragoza.—São privilegiadas as obrigações da primeira hypotheca, as Badajoz 5 % e as Cordova-Sevilha.

Contando como primeiras hypothecas estas tres series, visto que cada um é primeira na sua linha especial, achamos:

Receitas, 54 milhões; despesas d'exploração, 21; producto liquido, 33, juros d'estas tres primeiras hypothecas, 22.

Caminhos Andaluzes.—N'esta rede é preciso separar a linha Sevilha-Jerez-Cadiz, que tem as suas hypothecas especiaes, primeira e segunda; abstrahindo pois da linha Jerez, resta só: receitas, 10 milhões; despesas

d'exploração 4.400.000; producto liquido, 5 600.000; juros da primeira hypotheca, 4.300.000.

Isto sem tomar em linha da conta as amortisações. Bastam pois, para garantir os juros das obrigações primeira hypotheca 55 % do producto liquido de cada rede especial. Os Barcelona, Asturias e Zaragoza exigem 67 % e os Andaluces 76 %.

A perda de cambio que as companhias podem suportar sem serem atingidas é portanto de 45 % para a Madrid-Irun (prioridades); de 33 % para a Barcelona, Asturias e Zaragoza; e de 24 % para os Andaluces.

Os negocios da Companhia Real

As negociações d'esta companhia com os seus credores entraram agora n'um periodo de andamento para uma resolução que se espera levará a bom caminho a sua situação desde tanto tempo difficil e indiciosa.

Em virtude do telegramma a que nos referimos no nosso numero passado, dirigido aos comités estrangeiros, vieram a Lisboa os srs. Kergall, nosso collega da *Révue Économique et Financière*, presidente do comité de Paris, e Heinrich Hohenemser, representante dos obrigatarios allemães, com os quaes se chegou a um accordo para, sem offender a lei portugueza, poder realisar-se a entrada na administração da companhia dos representantes dos credores, nomeando-se uma comissão delegada composta de 4 representantes de credores estrangeiros e trez membros do conselho portuguez.

Assim quiz este demonstrar a boa vontade que tinha de chegar a um accordo que dêsse satisfação a todos os interesses legitimis.

Esta resolução foi participada por Mr. Kergall, em correspondencia de Lisboa, para a sua folha nos seguintes termos, que reproduzimos, por que d'elles se vê a perfeita harmonia em que se encontram os negociadores e o caminho definido que tomaram os accordos entre as diversas partes:

Quarta feira, 23.

Os meus telegrammas annunciaram o facto: eis agora os commentarios em duas palavras apenas porque estamos occupadissimos com trabalho.

O artigo 2 da nossa carta de 4 de fevereiro, tinha-se tornado nullo por effeito das circumstancias.

Tratava-se então de pedir uma lei consagrando o principio de que a maioria dos membros do Conselho seria composta de obrigacionistas. Ora as camaras portuguezas estão quasi a terminar o seu mandato e mesmo dentro em breve serão encerradas. Em consequencia d'isto era impossivel obter-se a lei antes da reunião das proximas côrtes, e é natural que as eleições se não realisem antes do fim do anno.

Em vez pois de nos fatigarmos a procurar fazer reconhecer os nossos direitos, o que não produziria effeito antes d'um anno, não passando portanto de uma demonstração plonica, preferimos collocar-nos no terreno da pratica immediata. Esperando o anno proximo, era preciso, antes de tudo, salvaguardar o presente.

Esta maioria obrigacionista, que a actual legislação portugueza não permite e para a qual é necessaria uma nova lei, procurámos nós realisar-a no terreno pratico da administração effectiva, e julgamos tel-a realisado.

Todos sabem em que consiste o papel do chamado comité de direcção ou administrador delegado. E' o poder executivo, constituindo o conselho, e a Assembléa o poder legislativo, ou o poder soberano. Pedimos pois a maioria no poder executivo, e é o que nos foi dado pela decisão do conselho abaixo transcripta.

Esta maioria foi-nos dada por uma forma completamente legal e estatutaria. Chamo além d'isso a attenção de V., muito particularmente sobre o facto da duração d'esta organização.

D'ordinario, o conselho nomeia um administrador delegado ou um comité de direcção, sem lhe garantir a duração. O conselho tem sempre o direito de revogar a nomeação feita. Nós fomos mais

longe. Garantindo á comissão de direcção uma duração igual á sua propria, o conselho deu áquella comissão uma delegação irrevogavel.

Este mandato tem, além d'isso, o caracter bi-lateral, pois que resulta expressamente d'um accordo ou d'um contracto entre os representantes dos accionistas e os dos obrigacionistas (veja-se a carta official). Todas as garantias de duração se acham reunidas n'este accordo cujo caracter o artigo 2.º precisa claramente, pois que tendo em vista a nossa carta de 4 de fevereiro e adoptando-lhe as bases, reconhece o principio da maioria obrigacionista na administração.

O artigo 3.º dispensa commentarios.

Solicitando a intervenção do governo para nos pôr ao abrigo d'execuções que deem privilegio a credores, e, digo mais, subordinando a nossa entrada definitiva á suspensão d'estas execuções, occupámo-nos principalmente em dar á reorganização da administração interna um complemento de garantias cuja necessidade não precisa pôr-se em evidencia.

A comissão d'exame entrou no exercicio das suas funções. Nomeou seu presidente Mr. Lhomme, inspector das finanças, e compõe-se mais dos srs. Ferré e Philippi engenheiros e Flament perito de contabilidade.

A carta d'envio do extracto das actas do conselho foi a seguinte:

Monsieur Kergall

Em conformidade com as resoluções tomadas nas reuniões especiaes dos membros do nosso conselho e dos representantes dos obrigacionistas, e em cumprimento do accordo tomado n'estas reuniões, temos a honra de enviar a V. Ex.ª copia certificada das propostas votadas pelo conselho, afim de que V. Ex.ª, tomando d'ellas conhecimento, nos communique se as considera a fiel expressão do que foi concordado entre nós, deus guarde V. Ex.ª

Pela Companhia Real

Conde de Magalhães
Manuel José Monteiro

Eis agora o texto das decisões votadas pelo conselho.

1.º

Em conformidade com o artigo 23 dos estatutos approvados em sessão de 22 de setembro de 1887, o conselho de administração decide:

1.º Que durante todo o tempo do seu mandato a gerencia dos negocios correntes seja delegada n'uma comissão composta de 7 membros do conselho dos quaes 4 serão representantes dos portadores d'obrigações.

2.º As resoluções da comissão só serão validas quando tomadas por maioria absoluta dos votos dos membros que a compõem.

3.º As decisões deverão ser assignadas por dois membros da comissão dos quaes um será representante dos portadores d'obrigações e o outro dos accionistas.

4.º Para obviar ás ausencias ou impedimentos dos membros da comissão, os membros do conselho representantes dos obrigacionistas nomearão um membro supplente e os outros membros do conselho outro.

2.º

Em vista das explicações dadas, n'uma reunião fóra do conselho, por M. Kergall, um dos signatarios da carta de 4 de fevereiro ultimo, e das resoluções tomadas ácerca da nomeação da comissão delegada do referido conselho, este decide:

«Acceitar n'estes termos os principios formuladas na referida «carta, cujos pontos se acham todos assim claramente explicados «e interpretados»

3.º

Afim d'evitar os prejuizos, que poderiam resultar para a companhia, da continuação dos arrestos a que se acha exposta por parte dos credores, o conselho decide:

Reclamar do governo a adopção de medidas extraordinarias que se julguem necessarias para suspender as execuções até que a companhia tenha chegado a um accordo com os seus credores; ou seja, a titulo de indicação, uma moratoria de 6 mezes, o que seria sufficiente para se chegar ao fim que se deseja, ou seja ainda, o declarar que os productos da exploração e outros recursos da companhia, de qualquer proveniencia que sejam, ficarão comprehendidos, até 31 de dezembro de 1892, nas disposições geraes do artigo 38 do decreto (lei de 31 de dezembro de 1864).

Por copia conforme.

Pela Companhia Real
dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Os administradores

Conde de Magalhães.
Manuel José Monteiro.

Sobre este ponto espera-se que em breve os obrigacionistas francezes e allemães nomeiem os seus quatro representantes, estando já nomeados os tres que, por parte do conselho portuguez, tem que fazer parte da commissão delegada, os srs. Conde de Magalhães, Manuel de Castro Guimarães e Victorino Vaz.

Tomada esta resolução, procedeu-se tambem á nomeação da commissão de exame do activo e passivo da companhia, a que tambem se refere o final da carta supra, ficando composta por parte dos estrangeiros, pelos srs. Lhommée, inspector de finanças do governo francez, Ferré, engenheiro dos caminhos de ferro servios, Philippi, engenheiro, e Flament, perito de contabilidade, e dos srs. Luiz Perestrello, Lima Mayer e engenheiro David Xavier Cohen, representantes dos crédores por divida fluctuante.

Esta commissão entrou já em funcções, devendo examinar todo o activo e passivo da companhia, os contractos referentes a obras construidas e em construcção, e com as linhas estrangeiras, partindo em inspecção á linha e estado dos trabalhos.

Carteira dos Accionistas

Companhia da Real Fabrica de Fiação de Thomar

Estabelecimento fundado em 1789

Dividendo de 1891, 10 %—Réis 10.000 por acção

O pagamento do dividendo começa no dia 22 do corrente e continuará todos os dias uteis, em Lisboa, no escriptorio da companhia, rua dos Fanqueiros, n.º 150, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Lisboa, 18 de fevereiro de 1892.

Os directores: José Joaquim da Silva Amado, Delfim da Silva Guimarães e Luiz Eugenio Leitão.

Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa

Por ordem do ex.^{mo} sr. presidente da assembléa geral, tenho a honra de convidar os srs. accionistas d'esta companhia a reunirem-se em assembléa geral ordinaria, pelas sete horas e meia da noite de 16 de abril, na rua da Prata n.º 234, 1.º andar, afim de serem discutidos o relatorio da direcção e conclusões do parecer do conselho fiscal, procedendo á eleição de todos os corpos gerentes.

Caso esteja em harmonia com o artigo 18.º dos estatutos, representado o capital necessario e presente o sufficiente numero de srs. accionistas, a assembléa terá de deliberar sobre a conclusão 3.ª do relatorio da direcção.

Os srs. accionistas possuidores de acções ao portador que desejarem tomar parte nos trabalhos d'esta assembléa, deverão depositar as suas acções no escriptorio da companhia até ás tres horas da tarde do dia 1 de abril.

A escripturação está desde já patente, podendo ser examinada por todos os srs. accionistas que desejarem usar d'este direito.

Boletim financeiro

Lisboa, 31 de março de 1892.

Não deixou de ser interessante, sob diversos pontos de vista economicos e financeiros, a quinzena que hoje finda, não só pela feição tomada pela crise bancaria, especialmente no Porto, não fallando nos processos pendentes em relação ao Banco Lusitano, mas tambem pela direcção dada ás negociações referentes á divida externa portugueza, pela vinda a Lisboa de delegados dos comités estrangeiros, e pelo accordo *ad referendum* celebrado entre esses delegados e o sr. ministro da fazenda. Foi objecto de reparo que havendo em Portugal possuidores de titulos de divida externa, o sr. ministro da fazenda tivesse entendido que a sua audiência era dispensavel na celebração de um accordo, que igualmente os interessava como aos portadores estrangeiros. O caso não teve ainda explicação e não é provavel que a tenha, visto que é facto já evidentemente demonstrado que o paiz se conserva n'um estado de profunda apathia e indifferença por todos os seus interesses, e que é inutil tentar sequer a sua intervenção nos importantes assumptos, que importam, mais do que á sua honra, á sua

vida. No entretanto é bom que se consigne mais este documento ao menos para a historia, já de si tão instructiva e edificante da crise portugueza. Vieram, pois, a Lisboa os delegados de varios comités estrangeiros, e já vimos mais de uma vez declarado na imprensa estrangeira, que esses delegados estavam longe de poderem representar a maioria dos portadores de titulos portuguezes. Seja, porém, como fôr, o que é certo é que vieram a Lisboa delegados dos crédores estrangeiros e que tiveram repetidas conferencias com o sr. ministro da fazenda, no termo das quaes se firmou um accordo ou convenio provisorio que por parte do governo portuguez ficou constituindo segredo de gabinete, mas que não tardou a ser conhecido por circumstanciados telegrammas publicados nos principaes jornaes estrangeiros. Por esse accordo o governo portuguez pagaria em ouro 50 % dos juros da divida, sendo deferidos os 50 % restantes, que poderiam ser pagos nos primeiros dois annos pelas obrigações provisórias de um emprestimo de 18:000 contos destinados á divida fluctuante e ao pagamento dos encargos da divida externa. Continuará a amortisação da divida amortisavel, circulando as actuaes obrigações com um sello. Seriam consignados aos encargos de divida os rendimentos das alfandegas, liquidados todas as semanas, transferidos para o Banco de Portugal, que por seu turno os fará entrar regularmente nas caixas do thesouro. O saldo das receitas aduaneiras seria attribuido aa pagamento dos juros e da amortisação do emprestimo, que seria amortisavel em 15 annos. E' isto, muito succintamente, o que se sabe do convenio celebrado, e claro está que não é o sufficiente para que possamos apreciar-o por forma segura e declarar quaes os seus prós e os seus contras. Creemos, no entretanto, que os crédores não tem razão para o achar inaceitavel.

A crise que desde 1876 affligia os bancos do Porto, aggravada successivamente por varios erros das suas administrações, que para se livrarem de difficuldades se lançaram em toda a especie de aventuras ruinosas, tornou-se por tal forma aguda, que as respectivas direcções se viram obrigadas a pedir auxilio ao governo, o que lhes foi negado, aconselhando-se-lhes, porém, que tentassem fusionar-se. A ideia da fusão foi acceite pela maioria dos bancos, como seria outra qualquer que os livrasse da bancarrota, que parece, apesar de tudo, inevitavel, porque a maioria dos bancos não tem base segura para se remodelarem, liquidando os seus compromissos, constituído o seu capital com valores depreciados ou totalmente desvalorizados, tendo-lhes alem d'isso fugido o credito e desaparecido completamente a confiança da praça. Tudo quanto não seja a forçada liquidação d'estes bancos, perca quem perder, soffrendo as consequencias da sua imprevidencias, da sua leviandade e do seu desvairamento, não passará de um expediente de occasião que apenas affastará, por um certo espaço de tempo, que não pôde ser muito longo, o *krach* cuja extensão se pôde desde já avaliar, pelos elementos conhecidos — os balanços dos mesmos bancos em 31 de dezembro de 1891 — a 10 a 12 mil contos de réis. Será decerto uma cousa muito para deplorar e lamentar, mas é fóra de toda a duvida que será esse o unico meio de poupar a praça do Porto e consequentemente o paiz a um desastre muito mais grave e muito mais intenso. O governo, negando aos bancos do Porto o auxilio monetario que elles lhe pediram, praticou a nosso vêr, um acto de bom conselho e de bom tacto, porque esse auxilio se podesse livral os de difficuldades de momento não poderia por forma restituir-lhes o credito e a confiança publica sem os quaes não ha instituições bancarias possiveis.

Apesar de haver sido bastante movimentada a quinzena no tocante á discussão e apreciação dos assumptos financeiros é certo contudo que a situação interna se não modificou para melhor, antes pelo contrario, a certos respeito se aggravou, augmentando o agio das libras, o cambio sobre Londres e sobre Paris, tornando assim mais onerosas as nossas operações commerciaes externas. O rendimento das alfandegas continua a resentir-se não só das antecipações de despachos feitos em janeiro, mas tambem da evidente diminuição da importação estrangeira, facto que já se accentua igualmente na estatística aduaneira franceza, pois que as notas referentes á exportação de productos francezes em fevereiro d'este anno (primeiro mez do novo regimen pautal) accusam uma diminuição orçada por cerca de 20 milhões de francos ou sejam 4:800 contos computado o franco ao cambio de 720. O movimento geral da bolsa de Lisboa continua a ressentir-se das circumstancias e condições excepcionaes, que atravessamos e a situação do commercio nacional continua difficil, visto como no estrangeiro se exige o prompto pagamento para todas as compras portuguezas e para a liquidação de todos os compromissos nacionaes.

Começa amanhã em Lisboa e nas agencias districtaes do Banco de Portugal o pagamento do juro do semestre vencivel n'esse dia, ficando sujeito esse pagamento ao imposto de rendimento de 30 p. c. Não estando ainda ultimado o convenio com os portadores estrangeiros, poderão os possuidores portuguezes de titulos da divida externa optar entre aguardar a conclusão do convenio para

receberem no estrangeiro pela forma que ficar estabelecido, ou desde já em Portugal, pagando o imposto de 30 p. c.

Na quinzena finda as inscripções fraquejaram um pouco, mas em compensação as obrigações de 4 p. c. em prémios, tiveram uma ligeira alta. As de 4 1/2 sustentaram os preços anteriores, mas com pouca animação. Em obrigações prediaes a procura foi regular, parecendo que estes títulos terão em breve uma alta sensível na cotação: do papel bancario sustentaram-se os preços anteriores, com pequenas diferenças. As acções do Banco de Portugal subiram a 102.000 réis, mostrando tendência para a alta. As acções dos Caminhos de Ferro conservam-se a 14.000 réis (d) a 15.000 réis (p). As inscripções de assentamento oscilaram entre 35,50 e 35,80, do coupon entre 35,55 e 35,90. As obrigações dos tabacos regularam de 83 a 85.000 réis.

A' ultima hora consta que está definitivamente assente a fusão dos bancos do Porto, tendo sido nomeada a comissão encarregada de formular as respectivas bases.

Realisa-se hoje a reunião da assembleia geral da *Companhia Geral do Credito Predial Portuguez* para approvação de contas e eleição de dois vice-governadores. A companhia dá este anno o dividendo de 12 p. c. A eleição é muito disputada apresentando-se de um lado as candidaturas dos srs. Mexia Salema e Ulrich e do outro os srs. Pereira Carvalho e Hintze Ribeiro, parecendo contudo que serão eleitos aquelles dois primeiros candidatos.

J. F.

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

BOLSAS	TITULOS	1892 - MARÇO - DIAS													
		16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza...	-	-	44.000	-	-	44.500	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Ascensores mechanicos....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris.....	» Atravez d'Africa	-	48.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza...	55,25	57,50	55	55	-	55	56	55	-	60	52,60	60	59	-
	» Madrid-Caceres-Portugal...	35	35	-	33,75	-	35	-	-	35	35	32,50	-	-	-
	» Norte de Hespanha	440	435	437,50	450	454,25	452,50	455	435	456,25	-	-	-	-	-
	» Madrid-Zaragoza-Alicante...	455	452,50	456	461,25	465	461,25	465	466,25	465	-	-	-	-	-
	» Andaluzes	240	235	233,75	248,75	253,75	255	255	257,50	255	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza...	107,50	105	96,50	100	95	95	92	97	112	110	106	107	110	-
	» Madrid-Caceres-Portugal...	-	93	93	92	92,50	95	95	95	96	99	97	102,50	100	-
	» Norte Hespanha, 4.ª hypotheca	319	317	313	320	330	328	340	344	344	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres..	» C.ª da Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Amsterd..	» Atravez d'Africa	40,75	40,75	49,75	-	-	41,00	40,00	40,00	39,50	40,00	41,00	41,50	-
	Bruxellas..	» Atravez d'Africa	43,00	43,00	43,00	43,00	38,00	39,50	39,50	39,50	39,50	39,50	39,50	39,50	-
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		Differença a favor de			
			Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1892	1891	1892	1891		
COMPANHIA REAL	de	a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
	Antiga rede e no- va não garanti- da (1).....	5 11	Março	690	45.276:000	65:472	690	50.730:930	73:523	453.628:000	548.472:910	-	64.884:910	(1) Compre- hende as li- nhas de Les- te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Tor- res, ramal de Cintura, ur- bana e Cas- caes. (2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira ramal de Alfarel- los, e Beira Baixa.
	12 18	"	"	40.096:000	58:110	"	45.408:210	65:808	499.724:000	556.388:420	-	56.664:420		
	5 11	"	"	334	3.044:000	9:128	468	3.060:000	48:245	40.461:000	31.270:000	9.191:000	-	
	12 18	"	"	2.854:000	8:545	"	2.950:000	47:553	43.345:000	31.200:000	9.145:000	-		
	26 3	"	"	475	10.601:800	22:319	475	14.044:610	29:560	144.400:035	127.899:060	-	13.499:025	
	4 10	"	"	"	10.432:680	21:963	"	13.924:900	27:240	124.832:745	141.823:960	-	16.991:245	
	14 17	"	"	"	9.579:660	20:468	"	12.756:980	26:850	134.442:375	151.580:940	-	20.468:565	
	17 23	Dezemb.	310	22.493:431	66:457	310	24.036:092	76:942	906.886:279	960.046:405	-	453.159:826		
	24 31	"	"	"	26.368:083	77:555	"	22.910:355	67:383	933.252:362	982.956:460	-	449.704:098	
4 7	Janeiro	"	"	15.382:208	42:242	"	16.874:208	49:630	15.389:208	16.874:468	-	1.485:260		
Sul e Sueste	26 4	Março	253	5.487:500	21:688	253	6.468:992	25:879	42.858:575	63.425:478	-	20.569:903		
	5 11	"	"	5.893:845	23:296	"	6.912:505	27:322	48.752:420	70.337:983	-	21.575:463		
Beira Alta	15 24	Janeiro	50	383:223	7:644	50	553:758	11:075	4.180:404	4.469:257	40:742	-		
	22 28	"	"	335:383	6:707	"	447:673	8:953	4.545:484	2.646:930	-	4.104:446		
	29 4	Fevereiro	"	404:436	8:082	"	557:481	11:443	4.919:620	2.674:414	-	654:494		
	29 4	"	34	4.148:994	32:676	34	4.048:830	30:848	4.448:539	4.434:010	284:499	-		
Guimarães	5 11	"	"	938:975	27:647	"	929:400	27:334	5.357:444	5.063:440	293:974	-		
	12 18	"	"	4.178:030	34:640	"	800:000	23:529	6.535:444	5.863:440	732:004	-		
	19 25	"	2803	1.225:400	437	2803	4.375:575	494	10.429:650	9.402:526	727:424	-		
Norte de Hespanha	26 4	Março	"	1.475:786	420	"	4.484:430	422	11.305:437	10.386:656	748:781	-		
	5 11	"	"	4.214:038	438	"	4.453:056	548	12.549:476	12.039:713	479:763	-		
	26 4	"	2672	953:349	358	2672	4.109:061	445	9.160:243	8.953:699	206:544	-		
Madrid-Zaragoza- Alicante.....	5 11	"	"	679:438	258	"	4.074:881	408	9.839:654	10.028:593	-	488:912		
	12 18	"	"	729:857	269	"	4.047:624	381	10.569:508	11.076:208	-	506:699		
	5 11	Fevereiro	894	266:424	298	894	253:966	284	4.637:349	4.546:204	91:148	-		
Andaluzes.....	12 18	"	"	-	-	"	-	-	-	-	-	-		
	19 25	"	"	-	-	"	-	-	-	-	-	-		
Almansa-Valencia- Tarragona.....	-	-	-	460	-	-	460	-	-	-	-	-		
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Zafra a Huelva.....	26 4	Março	180	53:098	295	180	46:781	260	447:948	363:347	84:601	-		
	5 11	"	"	36:530	203	"	46:248	257	484:479	399:878	86:601	-		
	12 18	"	"	33:148	189	"	38:061	211	517:627	447:583	50:044	-		

Linhas portuguezas

Companhia Nacional.—O Governo não aceitou o embargo feito à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro pelo tarefeiro da linha de Vizeu, Santos Gomes.

A Companhia já recebeu a garantia de juro que o Governo lhe devia e com a qual tem pago todos os seus compromissos.

Atravez d'Africa.—Segundo o *Correio de Loanda*, pelo caminho de ferro de Loanda a Ambaca, transitaram nos mezes d'outubro a dezembro, 484 viajantes em 1.^a classe, 383 em segunda e 11:663 em 3.^a, que pagaram 6:773\$110 réis.

Desde a inauguração da linha ferrea, em janeiro de 1889, até 31 de dezembro de 1891, viajaram por ella 102:070 passageiros, que pagaram 52:411\$820 réis.

Em 31 de dezembro ultimo, a linha ferrea tinha tido de receita 87:991\$357 réis, desde a sua abertura á exploração.

Elevador da Bica.—Começou já a montagem dos dois carros deste ascensor, cada um dos quaes tem nove metros de comprimento e seis portas por lado, sendo duas de plataforma.

As bancadas são collocadas em platéa, e, para maior commodidade do publico, a entrada far-se-ha por um lado, sendo a sahida pelo outro.

A estação na rua de S. Paulo é ampla, e communicando com ella ficará installado um *restaurant*.

Linha ferrea do Mondego.—Pelo sr. conde do Paço do Lumiar foi requerida a fallencia da Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego.

O tribunal, porém, apesar de reconhecer que a companhia está fallida, por ter cessado os seus pagamentos, não despachou favoravelmente o requerimento do sr. conde pelo facto d'este não ser credor d'ella.

Lourenço Marques.—Constituiu-se na Hollanda a companhia que vae emprender a construcção do caminho de ferro chamado de Selati que, como já aqui disse-mos no nosso ultimo numero, virá entroncar no nosso caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretoria. O governo do Transvaal garante o juro d'esta companhia.

Este governo tambem adquiriu acções da companhia neerlandeza que tem a seu cargo a construcção da linha da fronteira portugueza a Pretoria, no valor de 100:000 libras; facilitando-lhe assim os meios de dar rapido andamento aos trabalhos já muito adeantados dos primeiros 120 kilometros.

Parece, pois, que o governo do Transvaal está resolvido a manter o seu proposito, constantemente assegurado, de cumprir as suas promessas e os tratados, fazendo construir no prazo marcado a linha de que se trata.

Linhas hespanholas

Metropolitano de Madrid.—Pelos representantes do conselho de administração da companhia do caminho de ferro metropolitano de Madrid foi apresentada ha dias ao *Ayuntamiento* (camara municipal) d'aquella cidade uma importante proposta que resolve de um traço todas as difficuldades que se poderiam oppôr á execução d'esta obra.

O contracto d'este documento é o seguinte:

Em conformidade com os artigos 3.^o, 4.^o e 5.^o do caderno de encargos da concessão do caminho de ferro economico de Contorno e Ensanche de Madrid com os ramaes da Necrópolis, Cemeterio do Este e Deposito de cadaveres, inscriptos na escriptura publica da dita concessão, outorgada pelo Alcaide e o concessionario sr. Locatelli em 7 de agosto de 1884, o *Ayuntamiento* de Madrid é obrigado a executar por sua conta as obras indispensaveis á construcção e exploração do referido caminho de ferro, com todos os seus serviços.

Estas obras são as seguintes: continuação da rua de O'Donnel até a Necrópolis del Este; a subida desde Santo Antonio de la Florida até a rua de Rosales; o enlace da rua de Pinar com a de Claudio Coello; as egrejas de depositos para cadaveres com os seus correspondentes ramaes á linha de contorno; e além d'isso, entregar perfeitamente habilitadas para o transitio todas as ruas comprehendidas no traçado do caminho de ferro e seus ramaes, e obras que estão projectadas pelos srs. engenheiro e architectos municipaes e devem ficar concluidos no prazo marcado para a construcção do caminho de ferro.

A companhia do caminho de ferro metropolitano de Madrid que adquiriu esta concessão e tem já bastante adeantados os trabalhos de construcção do mesmo, necessita para os terminar que o *Ayuntamiento* execute por sua parte os trabalhos de que está encarregado, tendo já declarado isto a commissão em 22 de março por meio de uma exposição que apresentou, na qual, para facilitar os meios de execução das ditas obras, propoz construi-las mediante o pagamento annual de 255.769 pesetas durante 20 annos que é o prazo da conclusão, representando o custo das obras e um pequeno juro annual.

Se durante esses 20 annos os productos liquidos do caminho de ferro forem sufficientes para pagar todas as despezas e obrigações da companhia e repartir ás acções um dividendo annual de 6,5 por 100, nos annos em que isto succeda, o *Ayuntamiento* só entregará ou pagará a metade da prestação, e ainda esta quantia será pela companhia, empregada na construcção de casas para operarios.

Da dita annualidade de 255.769 pesetas não tomará a companhia para as suas acções mais que o que necessita para completar os 6,5 por 100 citados, e o restante, seja o que fôr, dividir-se-ha, metade para o Ayuntamiento e outra metade para a companhia.

Os rendimentos que directamente hão de produzir ao *Ayuntamiento* a exploração das obras, objecto da proposta e do caminho de ferro, com mais a conducção gratuita dos defuntos pobres, importam em 180.000 pesetas annuaes, isto é, bastante mais que aquella parte da prestação annual que se reserva para a companhia em caso necessario, com a paga do custo das obras do municipio.

Durante os tres primeiros annos (dois de construcção, e um de exploração) dos vinte de amortisação d'aquelle capital, contados desde a assignatura do contracto de convenio com o *Ayuntamiento*, este não abonará á companhia mais que a metade da prestação, ou sejam 127.885 pesetas, com o qual assegura desde logo para o thesouro municipal uma economia de 383.655 pesetas.

Passados os vinte annos, qualquer que seja a quantia que o Ayuntamiento tenha satisfeito segundo o estipulado, não terá obrigação de pagar quantia alguma, considerando totalmente pagas todas as obras referidas.

Todos os melhoramentos que a companhia proponha na execução das obras, embora impliquem maior despesa vão augmentar a prestação annual estipulada.

A companhia obriga-se a fazer publico este concurso, proposição especial de tão evidentes e excepcionaes vantagens para o municipio (que se acha obrigado ao exacto comprimento da escriptura de concessão declarada firme em todas as suas partes pelo Tribunal do Contencioso Administrativo do Conselho d'Estado) sem embargo de não ser possivel que haja quem possa melhor-o.

Se, como é de esperar, os esforços da companhia forem auxiliados pelo municipio, as obras todas podem terminar-se em menos de 18 mezes, trabalhando durante esse tempo um termo médio de 1:000 trabalhadores e 400 pessoas na exploração.

Este de España.—Consta a um collega de Madrid que está feito em novo projecto de convenio entre esta companhia e a do Norte, que póde resumir-se no seguinte:

1.^o Troco de tres obrigações actuaes por duas com juro fixo, garantidos pela companhia do norte, e uma com juro variavel.

2.^o A *Banque parisienne*, crédora de 610.000 francos receberá 1.550 obrigações de juro fixo.

3.^o A compandia Norte de Hespanha receberá 6.000 obrigações de juro fixo para completar as obras da linha.

4.^o O serviço das obrigações de juro variavel não começará senão depois da formação de uma reserva de 800:000 pesetas, e amortisação de 150 obrigações por anno.

A reserva será constituída por meio das entregas recebidas do Este de Hespanha e dos excedentes dos productos depois de attendido o pagamento das obrigações de juro variavel.

5.^o Quando durante cinco annos consecutivos as obrigações de juro variavel tenham recebido o total do seu juro maximo de 15 pesetas serão trocadas por obrigações de juro fixo garantidas pela companhia do Norte.

Torralba a Soria.—Deram já entrada no ministerio do Fomento as actas de recepção official das obras do caminho de ferro de Torralba a Soria, enviadas pelo engenheiro chefe de divisão de Madrid e o Governador d'aquella provincia.

Caminho de ferro de Gibraltar.—O jornal *La Liberté* publicou um artigo commentando o projecto da Inglaterra querer construir um caminho de ferro que ligue Gibraltar com a rede hespanhola,

construção que os inglezes apoiam, dizendo que aquella cidade é a mais proxima e com mais comunicação com a Africa.

O mesmo jornal diz que, pelo contrario, a estação de embarque para Africa deve ser Algerias ou Tarifa porque é o ponto de união entre os dois continentes, Europa e Africa, toda a vez que o cabo de Cibus se acha a 12:700 metros de distancia da margem africana.

Novo material de Almansa-Valencia. — Esta companhia acaba de fazer aquisição em Barcelona de 214 vehiculos de diversas classes, cujo custo ascende a 1.020:000 pesetas, sendo esta a segunda construção importante que se tem feito em Hespanha para caminhos de ferro.

Os wagons de 1.^a e 2.^a classe já foram entregues, são de systema de intercomunicação, com o restaurante n'um extremo, pelo estylo dos *sleeping-cars*, com lavatorio, retrete e dois compartimentos separados, um dos quaes tem os assentos moveis podendo transformar-se em camas.

E' a primeira vez que vehiculos d'este genero entram no serviço ordinario em Hespanha.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

O ministro das obras publicas de França publicou em resumo da situação dos caminhos de ferro francezes em 31 de dezembro de 1891, que era n'essa data:

- 1.^o linhas de interesse geral 34:660 kilometros.
- 2.^o linhas de interesse local 3:273 kilometros.
- 3.^o transways de 1:243 kilometros.

Durante o anno de 1891 abriram-se: 821 kilometros de linhas d'interesse geral, 217 kilometros de linhas d'interesse local, 169 kilometros de linhas de transways.

A divisão entre as diferentes companhias das linhas de interesse geral em exploração é a seguinte:

Companhias principaes.....	30.775
" secundarias.....	838
Rêde do Estado.....	2.535
Caminhos de ferro não concedidos.....	309
" " industriaes e diversos.....	203
Total.....	34.660

Para caminhos de ferro d'interesse geral a extensão concedida declarada de utilidade publica, era em 31 de dezembro findo de 42.963 kilometros; a das linhas d'interesse local de 4.090 kilometros, e a dos transways de 1.601.

A comissão nomeada pelo ministro das obras publicas para estudar os meios de desenvolver o trafego dos caminhos de ferro, optou pela redução das tarifas para os productos agricolas, combustiveis iudigenas e productos da industria extractiva, terminando por aconselhar a tarifa por zonas.

SUECIA-NORUEGA

O caminho de ferro mais septentrional do globo será o que se está construido na Suecia. Parte de Lulea, pequena cidade ao fundo do golfo de Bothnia, acabando em Elvegaar, praça forte da Noruega, sobre o Atlantico, no Fjord d'Ofoten e cortando o circulo polar artico.

Espera-se que a linha seja inaugurada o anno proximo, apesar das difficuldades a vencer e dos rigores do clima que, por vezes interrompem os trabalhos.

ESTADOS UNIDOS

Os *ateliêrs* Thomson-Houstou de Liu (Mass.), estão construindo uma locomotiva electrica destinada ao transporte de mercadorias a efectuar pela *Whitin-Manufacturing Company* de Whitinsville (Mass.) entre a estação do caminho de ferro e os *ateliêrs* d'esta companhia que distam 2,5 kilometros.

Esta locomotiva pesa 19,5 tonelladas, repousa sobre quatro rodas de aço de 1.^o066 entre as quaes se acha o motor tendo aos lados uma plataforma a 1.^o30 acima dos *rails*, e que pode receber as mercadorias, salvo na parte posterior, onde é o lugar do machinista.

Todos os apparelhos de manobra e registo são reunidos no mesmo ponto.

O motor typo G. Thousou-Houstou pesa 2:450 kilogramas, e recebe a corrente da officina por um cabo superior. A tensão é de 500 volts.

O motor pode assegurar o arrastre em patamar, com a velocidade de 5 milhas por hora, de um comboio de 6 a 8 wagons e com um peso de 200 a 300 tonelladas de mercadorias. O movimento de rotação da arvore do motor é transmitido ao eixo posterior

por um systema de rodas dentadas que assegura a redução da velocidade na relação de 25 por 1.

O maior comprimento da dita locomotiva é de 4.^o75 e a largura de 2.^o40 tem um freio assente sobre a arvore intermedia entre o motor e o eixo posterior.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio e propostas apresentadas pelo Conselho de Administração

A' ASSEMBLEA GERAL DO DIA 7, 9 E 16 DE JANEIRO

SENHORES ACCIONISTAS

A situação em que se encontra n'este momento a nossa Companhia tem, pelas circumstancias excepcionaes que a precederam e determinaram, uma gravidade tal que reclama da vossa parte a maior ponderação nas resoluções que haja a tomar. Para lhe definir e accentuar o caracter melindroso, basta citar o facto de se ter visto forçado o vosso Conselho a annunciar o addiamento do pagamento do coupon das obrigações, vencido no 1.^o de Janeiro; e como este facto fôra infelizmente previsto como inevitavel, o Conselho deliberou convocar para 23 de Dezembro passado a Assembléa Geral extraordinaria, a quem necessariamente competia, feita a exposição das difficuldades existentes, resolver como lhe parecesse mais conveniente. Não teve logar a reunião d'aquella assembléa porque lhe faltaram os requisitos estatuarios de representação do capital para deliberar validamente.

Cumpre-nos portanto agora expôr os factos, e submeter ao vosso exame as resoluções que temos a honra de vos apresentar.

Era nosso desejo fazer chegar com anticipação ao vosso conhecimento este documento, mas a natureza das negociações encetadas e a forçada necessidade de as prolongar até quasi este momento, nos inibiram de o fazer.

Quando, em Julho do anno findo, a Assembléa Geral tomou as providencias que lhe pareceram opportunas, em face da demissão dada pelo Conselho d'Administração, e na vespera do pagamento do coupon semestral, d'onde resultou termos tido a honra de ser nomeados para a gerencia da Companhia, já se reconhecia que a situação financeira d'ella carecia de solução, apropriada a restabelecer lhe o credito, profundamente abalado com as consequencias naturaes d'essa crise que retalhava o mercado interno, enfraquecia o credito do estdo e apavorava os espiritos pela desconfiança.

Nos horisontes politicos e financeiros do paiz, que recentemente fôra experimentado n'uma questão internacional, n'um desastre d'emissão de fundos publicos e n'um movimento de ordem interna, acastellavam se medonhas as difficuldades e os perigos. Queremos apenas recordar o momento sem o descrever, para fixar o ponto de partida dos nossos trabalhos; nem esta Assembléa se destina, em face dos estatutos, a apreciar os actos da gerencia do anno findo, que opportunamente serão submettidos ao devido exame, e cujas contas ainda não estão encerradas, como sempre succede.

Expomos apenas o que nos parece essencial para o momento.

Tomámos conta da gerencia em 26 do mez de Junho, e como houvessem falhado as negociações encetadas pelo anterior Conselho para realisar a provisão de fundos para o coupon semestral, forçoso era immediatamente ou suspender o pagamento ou tentar obter os meios de o fazer no 1.^o de Julho no estrangeiro. Apoz longa discussão, na impossibilidade de se poder n'um só dia avaliar com precisão e consciencia a verdadeira situação da Companhia, e ouvido o nosso Conselho Fiscal, resolveu o Conselho encetar novas e rapidas negociações para prover ao pagamento do coupon.

Procedendo assim, julgamos ter defendido os interesses da Companhia e ter attendido conjunctamente os altos interesses da nação.

Por outro lado recebêra o vosso Conselho missão especial da Assembléa para ratificar os contractos já approvados com a Companhia do Norte de Hespanha, destinados a regularisar e a definir os encargos com as Sociedades d'Oeste de Hespanha, Madrid, Caceres e Portugal e Grande Central, obter d'esta a acquiescencia definitiva aos contractos que em seu nome e como garante de responsabilidade a Companhia Real havia celebrado, podendo o Conselho introduzir em todos elles as modificações que fossem necessarias á sua ratificação ou que lhe melhorassem as condições.

D'este assumpto se occupou o Conselho, e apoz largas negociações foram effectivamente assignados os respectivos contractos, conseguindo-se limitar com a Companhia do Norte de Hespanha a uma annuidade irreductivel de 900.000 fr. Os encargos de garantia que, como sabeis, só com a Sociedade de Madrid, Caceres e Portugal se elevaram no ultimo anno a 2.747.070,78 fr. estipulando se a representação d'aquella annuidade em titulos ou a

sua capitalização á taxa legal de 5 % e dependendo a transferência da nossa responsabilidade para a boa garantia do Norte de Hespanha da acceitação dos obrigatarios das Companhias hespanholas a quem deveriam ser propostas as novas condições de juros e de titulos. Restava portanto assegurar á Companhia do Norte de Hespanha a effectividade do pagamento da annuidade irreductivel, o que se não podia conseguir sem simultaneamente regularisarem a situação financeira da nossa Companhia, torna-la difficil pelo desequilibrio das receitas e dos encargos e aggravada com a perda de cambio no respectivo pagamento no estrangeiro.

Tentou então o vosso Conselho negociar com grupos financeiros e estabelecimentos de credito diversas operações n'este sentido, que não poderam ter seguimento, até que nos foram apresentados dois delegados do *Banque de Paris et des Pays Bas* no dia 24 do mez de Agosto de 1891, sollicitando as necessarias informações e visitando as nossas linhas para completo estudo da questão, apoz o qual, se julgasse conveniente, aquelle Banco nos apresentaria a sua proposta.

Divulgado este caso, ao mesmo tempo que nos chegavam, da parte dos portadores das nossas obrigações, pedidos de informações sobre o presente e o futuro da nossa Companhia, não quizemos, com a deliberação immediata de nos dirigirmos directamente a elles, expondo-lhes a situação e sollicitando-lhes a sua coadjuvação, perturbar estudos ou arriscar o resultado favoravel que necessariamente teria para o credito da Companhia uma solução ou operação patrocinada por um estabelecimento de credito da responsabilidade e importancia da do *Banque de Paris et des Pays Bas*. Esperámos, pois, o andamento regular d'aquellas negociações.

No entretanto as condições financeiras da Companhia peioravam dia a dia, pelos sacrificios excessivos a attender aos encargos até então contrahidos, pela depreciação progressiva dos nossos titulos nas bolsas estrangeiras, pelo aggravamento da perda de cambio, pela diminuição progressiva das receitas e pela difficuldade de obter nas praças estranhas e nas nacionaes recursos que solvessem os compromissos correntes.

Chegou, portanto, o momento em que julgámos como absolutamente indispensavel e como dever de gerencia, aproximarmos dos nossos credores que, n'uma justa previsão de defeza dos seus direitos, começaram de se reunir e congregar adhesões para, em momento opportuno, poderem actuar na resolução final das difficuldades da Companhia, a quem haviam confiando os vultados capitais que representam a quasi totalidade do nosso activo industrial.

Dos diversos trabalhos a que procedemos n'este sentido resultou o que adiante vae exposto. Resumindo, portanto, a situação presente da Companhia, podemos cifral-a como segue, visto que só pela apresentação do balanço de 31 de Dezembro, impossivel de ter agora completo, o poderíamos inteiramente demonstrar. Os encargos totaes das obrigações creadas, emittidas, postas em circulação, por venda ou por caução de empréstimos, eleva-se a

3:042:671#460 (a)

As receitas liquidas de 1890, segundo as con-

tas já apresentadas, foram de 1:984:738#065 (b)

Durante o anno findo estas receitas, embora se não possa desde já fixar a sua importancia, approximar-se-hão d'esta mesma verba.

Da comparação, portanto, d'aquellas duas verbas (a) e (b) resulta bem clara a situação da Companhia, aggravada ainda pelas diferenças de cambio, visto a quasi totalidade dos pagamentos dos juros a effectuar no estrangeiro, embora se possa contar com augmento progressivo de receitas e com o proveniente da garantia da Beira Baixa.

Como o ultimo balancete mensal que temos fechado n'este momento é o referido a 30 de Setembro proximo passado, d'elle se vê que a verba de diversos credores se eleva á somma de

10:706:041#643

e a verba de diversos devedores se eleva a.. 4:748:745#378

sendo portanto a diferença de..... 5:957:296#265

Liquidar a divida; recolher os titulos que depois d'este pagamento venham a ficar disponiveis; completar a nossa rede, quer finalizando as construcções que fazem parte das concessões pertencentes a esta Companhia, quer concluindo linhas para cuja aquisição haja contractos celebrados ou sobre os quaes haja por contractos desembolsos importantes e cuja aquisição já foi julgada conveniente, levantar os encargos das linhas em Hespanha e introduzir na administração da Companhia as necessarias reformas para diminuir as despesas de exploração e augmentar as receitas pela modificação de tarifas, taes são as mais urgentes necessidades a satisfizer.

Frustrados todos os esforços pela intervenção poderosa d'um estabelecimento ou d'um grupo financeiro, o unico caminho a se-

guir, a nosso vêr, é propôr lealmente aos obrigatarios um accordo que facilite a solução desejada e conceder lhes uma parte justa na gerencia da Companhia durante o periodo de deficiencia de receitas.

E deve ser dito que, se no momento actual, sobretudo com a perda de cambio, factor independente dos nossos negocios e essencialmente variavel, segundo as circumstancias do paiz, a Companhia Real se vê n'uma situação embaraçosa, ella tem recursos incontestaveis a desenvolver para, pouco a pouco, recuperar a posição perdida.

Julgamos inutil estabelecer calculos de previsão que, obedecendo a elementos difficeis de determinar na actual conjuntura, poderiam variar, creando illusões ou ennegrecendo o futuro, ao sabôr do animo que os formulasse. Todas as vezes que os numeros não teem o caracter de exactidão precisa que devem representar, preferimos sempre não os empregar. Esgotados todos os esforços do nosso Conselho no empenho de encontrar, para a situação actual da Companhia, uma solução que concilie todos os interesses, e no intuito que elle deixa apontados na exposição que acaba de vos ser feita, submetto á vossa illustrada consideração as seguintes propostas:

(Continúa)

Mercado de metaes

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

Em 24 de março

Cobre			L.	S.	D.	L.	S.	D.
Barras do Chili,	armaz.	Liverpool ton.	46	17	6	a	-	-
Chapas, rolos, etc.,	a bordo	Londres	59	-	-	60	-	-
Best Selected	"	"	52	-	-	52	10	-
Estanho								
Barras ou lingotes ingl.	"	"	93	-	-	-	-	-
"	"	"	94	-	-	-	-	-
Straits	armaz.	"	89	15	-	-	-	-
Australian	"	"	90	-	-	-	-	-
Lata								
Charcoal I. C.	a bordo	"	caixa	-	13	6	-	18
Coke I. C.	"	"	"	-	12	9	-	14
Chumbo								
Lingotes	"	"	ton.	10	17	6	11	2
Chapas	"	"	"	12	-	-	12	5
Zinco								
Foreign brando	armaz.	"	"	21	10	-	21	12
Inglez	a bordo	"	"	22	-	-	-	-
" duro	"	"	"	16	5	-	16	15
Antimonio								
Mercurio	armaz.	"	frasco	7	1	-	7	2
Ferro								
Escocia, ling. n.º 1	a bordo	Glasgow ton.	2	1	3	-	-	-
" " 3	"	"	2	1	9	-	-	-
Cleveland " 1	"	Middlesb.	1	6	5	-	-	-
" " 3	"	"	1	13	11	-	-	-
Gales barras	"	Gales	6	-	-	6	5	-
"	"	Londres	6	5	-	6	10	-
Escocia	"	Glasgow	6	2	6	-	-	-
Staffordshire	"	Londres	6	10	-	6	15	-
Belgica	"	"	5	-	-	5	5	-
Suecia	"	"	8	12	6	8	17	6
Arame	"	"	7	10	-	8	-	-
Arco	"	"	8	5	-	8	10	-
Chapa	"	"	6	10	-	6	15	-
Placas	"	"	7	10	-	7	15	-
Chapa galv. 20 g.	"	"	11	10	-	12	-	-
" 24 g.	"	"	12	-	-	12	10	-

Preços da casa Harrington & C.^o, Liverpool

Prata

Em 17 de março

41 1/2-41 5/16

Avisos de serviço

Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

De Salamanca á Fronteira de Portugal, de Salamanca a Medina del Campo e do Norte de Hespanha

As companhias supra indicadas, para evitarem o prejuizo que teem experimentado em consequencia da elevada taxa que alcançou o cambio sobre França, resolveram que desde o 1.º de abril

proximo, seja temporariamente supprimida, enquanto não melhorar o cambio, a

Tarifa internacional combinada n.º 6 bis do Norte de Hespanha para o transporte de passageiros, bagagens e cães das estações de Figueira, Pampilhosa e Villar Formoso para Bayona, Bordeus e Paris.

Aos passageiros que se dirijam a França, procedentes das estações supra indicadas se fornecerão bilhetes e se despacharão bagagens e cães até Hendaya, devendo ali comprar bilhetes e despachar novamente as suas bagagens e cães para poderem seguir a viagem.

Lisboa, 21 de março de 1892.

Serviço combinado com as companhias dos caminhos de ferro de Salamanca á Fronteira portugueza, de Medina a Salamanca, do Norte de Hespanha, do Meio Dia da França e de Orléans.

Annulação da tarifa especial B. S. M. n.º 9.

Bilhetes directos de ida e volta da Figueira da Foz para Bordeus, Paris e vice-versa, validos por 40 dias, de 1 de Agosto de 1890.

A partir do 1.º d'abril proximo futuro fica annullada a tarifa internacional supra indicada.

Lisboa, 26 de março de 1892.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Estabelecimento dos comboios-correios na linha da Beira-Baixa

Desde 2 de Abril de 1892 fica restabelecido, na linha da Beira Baixa, o serviço dos comboios correios n.ºs 45 B e 46 B, que se achava suspenso desde 26 de Novembro de 1891.

As marchas d'estes comboios são:

N.º 45 B — Partida de Abrantes ás 12 h. e 45' manhã

Chegada á Covilhã ás 8 h. e 35' "

N.º 46 B — Partida da Covilhã ás 3 h. e 45' tarde

Chegada a Abrantes ás 11 h. e 5' "

O presente annulla o **Aviso ao Publico, B. 361**, de 25 de Novembro de 1891.

Lisboa, 23 de Março de 1892.

Bilhetes por preços reduzidos para Leiria

Aos domingos e terças feiras continúa para os comboios n.ºs 75 e 76 a venda de bilhetes de 3.ª classe para ou de Leiria pelos preços especiaes seguintes:

DAS ESTAÇÕES ABAIXO A LEIRIA OU VICE-VERSA

Guia.....	200 réis.
Monte-Redondo	140 "
Monte-Real	100 "

Não ha meios bilhetes nem transporte gratuito de bagagens.
Lisboa, 20 de Março de 1892.

Leilão

Em 4 d'abril proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 33.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 4 de Fevereiro de 1892, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das referidas remessas de que poderão ainda retirar-as pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço de Trafego na estação Central do Rocio, todos os dias não santificados até 2 do dito mez das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa 15 de Março de 1892.

Por ordem superior fica provisoriamente suspenso o serviço publico de comboios entre a estação de Alcantara-Terra e a Bifurcação de Campolide não se vendendo, portanto, bilhetes nem se effectuando despachos de bagagens nem de grande ou pequena velocidade para a referida estação ou mais alem, procedentes de queasquer linhas, excepto o ramal de Cascaes, e vice-versa.

Ficam consequentemente suprimidos, em quanto durar a interrupção, os comboios n.ºs 91, 92, 95 e 96 entre Alcantara-Terra e Bemfica e os do serviço do ramal de Cascaes n.ºs 151 a 158 entre as estações de Lisboa Rocio e Bemfica e Alcantara-Terra, partindo e terminando n'esta os referidos comboios ás horas estabelecidas no actual horario para essa estação.

Foram tomadas activas providencias para que o serviço seja restabelecido dentro de poucos dias.

Lisboa, 25 de março de 1892.

Suspensão de tarifas internacionaes combinadas com França e Inglaterra

Desde 1 de Abril de 1892 deixam de vigorar as seguintes tarifas especiaes de grande velocidade combinadas com as linhas francezas e inglezas:

P. H. F. n.º 1. — Para transporte de caça viva ou morta, fructas, legumes verdes e melões, de Lisboa e Entroncamento para Bayonna, Bordeus, Pau, Tarbes e Toulouse.

P. H. F. n.º 2. — Para transporte das mesmas mercadorias de Lisboa e Entroncamento para Paris.

P. H. F. n.º 3. — Para passageiros, bagagens e cães, de Lisboa e Entroncamento para Bayonna, Bordeus, Paris, S. Jean de Luz, Biarritz e Pau.

P. H. F. n.º 4. — Para transporte de recovagens, de Lisboa e Entroncamento para Bayonna, Bordeus e Paris.

P. H. F. n.º 8. — Bilhetes directos de ida e volta de Lisboa para Bordeus e Paris e vice-versa.

P. H. F. n.º 9. — Bilhetes directos de 1.ª classe de Lisboa a Londres ou vice-versa.

Os passageiros para além da fronteira Irun-Hendaya poderão tomar bilhetes e despachar bagagens directamente até este ponto pela tarifa P. H. n.º 2, em vigor desde 1 de Abril de 1888.

Lisboa 26 de Março de 1892.

Serviço combinado com a Sociedade de Madrid a Caceres e a Portugal' companhias do Norte de Hespanha, Madrid a Zaragoza e Alicante Medina del Campo a Salamanca, Medina del Campo a Zamora, caminhos de ferro Andaluces, Tarragona a Barcelona e França, Meio-Dia de França, Paris a Orléans e Paris-Lyon-Mediterraneo.

Desde 1 de de abril de 1892 é supprimida a venda de bilhetes circulatorios em Portugal, Hespanha e França, itinerarios 5 a 10 de Portugal, em vigor desde 1 de agosto de 1888 e annunciadas pelo cartaz A. I. 58 de julho do mesmo anno.

Lisboa 26 de março de 1892.

Aviso ao publico

Restabelecimento de serviço na linha de Oeste

Achando se construido o desvio provisorio ao kilometro 32 da linha de Oeste, desde hoje 29 será restabelecido o serviço dos comboios 72, 73, 110 e 111, os quaes passarão n'aquelle ponto com as necessarias precauções de segurança.

Pelo presente ficam nulos os avisos ao publico B 360 e B 370 de 7 e 9 do corrente.

Lisboa 29 de março de 1892.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Compra d'oleo mineral

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes recebe propostas até á 1 hora da tarde do dia 8 d'Abril, para o fornecimento de 50:000 kilos d'oleo mineral claro, 30:000 kilos de oleo mineral escuro, nas seguintes condições:

1.º A metade do fornecimento será feita até ao fim d'Abril, e a outra metade até ao fim de Maio.

2.º O oleo bem acondicionado em barris, será entregue nos Armazens Geraes da Companhia livre de todas as despesas.

3.º A pesagem será feita nas balanças da Companhia.

4.º O pagamento effectuar-se-ha 30 dias depois da pesagem.

5.º O deposito provisorio é de 200\$000 réis para cada proposta.

6.º Este deposito tornar-se-ha effectivo para o adjudicatario.

7.º As propostas acompanhadas das respectivas amostras serão enviadas á Direcção Geral da Companhia, no edificio da Estação Central do Rocio.

Lisboa 19 de Março de 1892.

Serviço de Via e Obras

TAREFA N.º 11

Empedramento a macadam da Avenida da estação do carregado.
Base de licitação, 500\$000—Deposito de garantia, 25\$000

Na estação de Santa Apolonia em Lisboa, secretaria d'exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, perante o sr. engenheiro chefe da exploração, pela 1 hora da tarde do dia 4 d abril proximo, serão recebidas propostas para a arrematação da tarefa n.º 11—Empedramento a macadam da avenida da estação do Carregado.

As condições, plantas e perfis para esta adjudicação estão patentes na repartição de Via e Obras em Sant'Apolonia.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe d'exploração em Lisboa, estação de Sant'Apolonia, indicando no sobrescripto: Proposta para o empedramento a macadam da avenida da estação do Carregado e redigidas no theor seguinte:

Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a executar a tarefa n.º 11 do serviço da Via e Obras da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes—Empedramento a macadam da Avenida á estação do Carregado, segundo as condições patentes na repartição do mesmo serviço de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento pela quantia total de ... réis (por extenso). Data e assignatura (esta por extenso em letra bem intelligivel).

Para concorrer a esta adjudicação cada proponente depositará previamente na caixa da Companhia Real a quantia de 25\$000 (vinte e cinco mil réis), a qual lhe será devolvida, não lhe sendo acceite a proposta, do que receberá aviso. Acompanharão a proposta em sobrescripto separado os seguintes documentos:

1.º—Um certificado do deposito provisorio feito na caixa da Companhia.

2.º—Um attestado que abone a capacidade do proponente para a execução da obra. Havendo empate nas propostas, proceder-se-á a licitação verbal em acto continuo, entre os licitantes, não se admittindo lance inferior a 1\$000 réis.

Lisboa, 22 de março de 1892.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 13 de abril proximo serão abertas, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 2.500 kilog. de sebo refinado.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 13\$500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem for feita a adjudicação, depositos que 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.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 18 de Abril, serão abertas, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de differente material de ferro.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 100\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem for feita a adjudicação, depositos que 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, 24 de março de 1892.—O director, J. P. Tavares Trigueiros.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 9 de abril proximo, serão abertas, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 500 metros de lona.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 10\$000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem for feita a adjudicação, depositos que 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 29 de Março de 1892.

Caminho de Ferro do Minho e Douro

No dia 4 de abril proximo, pela uma hora da tarde, terá logar na administração do bairro oriental d'esta cidade a arrematação do fornecimento de 200 toneladas de creosote para injectão de travessas. Deposito provisorio 115\$000 réis.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSOES
RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
Recommandées

Lisboa.—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.

Hans Gründler—rua dos Fanqueiros, 30.

Rodolfo Reck—rua dos Douradores, 21.

Hendaya.—Soubre—agent international.

Valencia d'Alcantara.—D. Laureano Fernandez.—Agente commercial e aduaneiro.

Londres.—Fernando Demolder—21 Gt. St. Helens.

Santarem.—José F. Canha.

Hambourg.—Augusto Blumenthal

Praga, (Bohemia).—Arthur Gobiet—Karolinenthal.

Bruxellas.—P. Wellemin—Avenue Louise, 217.

Madrid.—Cezar Féreal—Echegaray, 15 pral.

Manchester.—Edward Prothers—Jackson Row, 14.

Liverpool.—Edward's Brothers—Alexandra Baudings.

Porto.—Augusto Laverre—rua de S. Francisco.

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

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

FILTRO CHAMBERLAND**SYSTEMA PASTEUR**

O unico filtro industrial capaz de se oppôr efficaçmente á transmissão das doenças pelas aguas destinadas á alimentação.

Filtro adoptado mediante concurso para o serviço do exercito francez.

Deposito especial para Portugal

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79

LISBOA

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

DE

João Carlos da Fonseca

62 — RUA DE VASCO DA GAMA — 66

LISBOA

Tubos de grés para canalisações. — Ladrilhos para parquet. — Cimentos. — Tijolo e barro refractario. — Balaustres para platibambas. — Estatuas e vasos para ornamentos.

Preços limitadissimos

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA

FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Machinas a vapor, transmissões, rodas hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

HENRI MOMMENS

159, RUE ROYALE, BRUXELLAS

BILHETES PARA CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAIS
em papel e cartão de todos os systemas e formatos

PREÇOS INFERIORES AO DE TODAS AS DEMAIS FABRICAS

FORNECEDOR DE MAIS DE 200 COMPANHIAS DA EUROPA

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 *Perchea*, um *Batane* e uma *Tezoura* grande, proprias para uma fabrica de lanifícios, 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*.

Frederico Collares

Successor da Companhia Perseverança

LARGO DO CONDE BARÃO, N.º 13 A 17 E RUA 24 DE JULHO

LISBOA

N.º TELEPHONICO, 595

Machinas a vapor — e respectivas caldeiras horisontaes e verticaes. Transmissões de movimentos.

Apparelhos de distillação — continua — systema Collares — premiados com medalha de cobre na Exposição Universal de Paris em 1855 e medalha de ouro na Exposição Industrial Portuguesa em 1888.

Moinhos — para lagar de azeite, para canna saccarina, farinha, casca de sobro e carolo.

Prensas hydraulicas — ditas systema Collares — privilegiadas — proprias para lagar de azeite.

Tubos de ferro fundido — dito laminado, chumbo e cobre.

Vigas — e columnas de ferro fundido. Vigas de ferro laminado, simples e compostas.

Mobilia — de ferro fundido, propria para jardins, premiada com medalha de ouro na Exposição Industrial Portuguesa em 1888.

Fogões de sala — seus pertences, figuras fundidas para receberem candieiros de iluminação, premiados com medalha de cobre na Exposição Industrial Portuguesa em 1888.

Fundição — de ferro, bronze e outros metaes.

Balanças — decimaes, Roberval, e respectivos pesos.

Materias primas e combustiveis — taes como cobre, estanho, chumbo, zinco, ferro, aço, tijollos e barros refractarios, carvão de pedra e coke.

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e acumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Propulsão e locomoção por meio da electricidade

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

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.**

RODOLFO RECK

LISBOA — 21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representante das seguintes importantes fabricas:

Saechsische Maschinenfabrik, Chemnitz, para locomotivas, tenders, machinas a vapor, caldeiras, guindastes, machinas-fermentas, 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 extracção, arames de aço, ferro, cobre e bronze, estanhados, galvanizados, crus e recozidos, para telegraphos, telephones, molas, parafuzos, tela metallica e quinilheria; especialidade em espinhos artificiaes para vedação das linhas ferreas e dos campos de pasto de gado

Maschinenbau-Anstalt Humboldt, Kalk, para toda a classe de machinas mineiras, preparação, lavagem chapas perfuradas, trommels, setzagem, etc.

Maschinenfabrik Oerlikon, Oerlikon, para installações de luz electrica, (unico grande premio na Exposição de Paris de 1889).

Malmedie & C., Düsseldorf, para machinas, para pregaria, parafuzos, colchetes, alfinetes, ganchos, etc.

Farbenfabriken, Elberfeld, anilinas, benzidinas e alizarinas.

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.

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

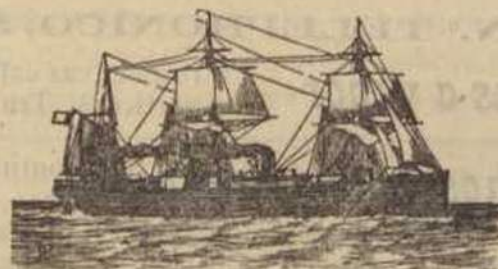
Calle da la Victoria, 2

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 11 de abril o paquete «MAGDALENA», para
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu
e Buenos-Ayres

O paquete «THAMES» esperado em 5 de abril
para Southampton e Antuerpia

As accomodações para passageiros são inexcusaveis 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.ª**—R. dos Capellistas, 31, 1.º

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