



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua de Santo Antão, 109 — LISBOA

SUMMARIO

A reforma de tarifas da Companhia Real.

A nossa carta da Belgica por A. Urban.

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

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 acionistas.

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.

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

Linhos hespanholas. — Metropolitano de Madrid — Este de Espanha — Torralba a Soria — Caminho de ferro de Gibraltar — Novo material de Almansa — Valencia.

Linhos estrangeiros. — 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.

Mas no meio d'esse labutar pela restauração económica 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 reducção 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 effei- tos. 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 introducção das materias primarias e manu- facturas estrangeiras.

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

Em Portugal — força é dizer — 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 pôdem ver, fóra d'ella, os effeitos que os seus pareceres produzem.

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

Ora o publico, que é o primeiro a ignorar as conse- quencias 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 ne- gocio.

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 sucedido 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 provável, ou seja a população e a producção das zonas atravessadas, calculando o seu trans- porte no percurso total ou parcial da linha a um *x* ra- soavelmente baseado nas tarifas applicaveis em outras linhas.

A reforma de tarifas da Companhia Real

As frequentes sacudidelas 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- rem-nos uma concentração patriotica, 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 melhoria do nosso viver.

O estimulo ás industrias portuguezas em logar 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 baptizado.

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

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

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

Se, construida 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 descredito 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 irrefutável que a diminuição de custo de transporte produz sempre o aumento de movimento, a um grau bastante elevado para melhorar as receitas, apesar da reducção. 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 deter inado 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 reducção de 33 % o consumo aumenta, dizem os partidarios das reducções.

Puro engano. Essa reducção, 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 diferença é bastante para que o comprador tome mais 33 % do que anteriormente conduzia, e ainda mais o sufficiente para compensar o aumento de movimento d'esse accrescimo 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 sucede 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, supondo que preços muito inferiores, applicados latitudinariamente em todos os sentidos, largas medidas de concessão a quasi todas as mercadorias, concorreriam para um prodigioso aumento 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 spontaneamente.

Enganou-se por completo. O sacrificio ficou inutil e se é certo que o periodo declinante que, desde esse anno, temos travessado, grandemente tem concorrido para o mau resultado d'esses esforços, não é menos verdadeiro que estes foram improficios 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 avançâmos.

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 medio sido de 131 kilometros, o typo medio 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 aumento 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 tonelades, teríamos que o producto d'estas ao preço medio da tonelada n'aquelle anno, 2.770 réis, daria 102.277.818 réis, o que eleva a perda que pôde attribuir-se ás actuaes tarifas a mais de 300 contos n'esse anno.

Não aceitamos 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 submetida ao governo uma nova colleccão 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 aprovado 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, enquanto 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 possível, 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 necessário, 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 estrategica; o deposito central agora criado, permitirá à 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 vai ser criado em breve prazo.

*

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 ocupam das questões economicas e sociaes.

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

*

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

O estudo das propostas de instalacão 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 illuminacão projectada.

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

A administração communal calcula que a fabrica a installar 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 illuminacão 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 Alemanha o ponçao do *banc d'épreuves* de Liège para as armas de fogo (espingardas, pistolas e revolvers) em eguaes condições do ponçao allemão. D'esta forma as armas fabricadas em Liège podem ser vendidas na Alemanha sem outra formalidade.

C. 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 31:152⁷233 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) — 31:152⁷233 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 29:611⁷067 reis 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) — 29:611⁷067 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.

Direcção geral de obras publicas e minas

2.^a Repartição.—Caminhos de ferro

Estando a companhia geral dos tabacos de Portugal auctorizada 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 servico da fiscalisação privativa: hei por bem decretar que aos empregados das direcções fiscais de exploração de caminhos de ferro que poderem ser dispensados, sem prejuizo do servico 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, conformato-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 157:410⁷65, pelas deduções de 380⁷85, extensão commun 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 7:294⁷35, em virtude da portaria de 23 de maio de 1887, devendo, porém, esta medição considerar-se provisoria enquanto a companhia não der cumprimento ao disposto no n.^o 4.^o do artigo 1.^o do contrato de 29 de julho de 1885.

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

Tarifas de transporte

Suppressão 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 francesas e inglesas, resolução que foi tomada a convite da compa-

nha 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 francesas, 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.

Recoragens, 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 além 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 porão 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 invernoso, 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 utilizam 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 realizam 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 agradavel digressão, em que realizam 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

Réde 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 monopólio da viação em Lisboa

Levantou altos clamores entre os interessados mais directamente o n^o 95 artigo do ultimo numero sobre este assumpto.

Ninguem 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 propósito, 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 empreza Salazar, pedindo-nos que não hostilissemos a proposta da companhia Carris, confirmamos aqui por escripto o que verbalmente lhes respondemos.

Não guerrearemos aquella companhia; temos gasto liberalmente as nossas pestanas e enchedo 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 possuimos. 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 monopólio intiero, completo e absoluto de *todas as ruas, todas, todas* de Lisboa e para mais, sem o menor lucro, antes com um *importante prejuízo* 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; enquanto ao mais, compre a companhia os carros que quiser, vendam-lhos os emprezarios que assim o entenderem; pouco nos importa, desde que não seja coartada 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 prazo do contracto é reduzido e fixado o limite maximo das despezas 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, cominadas 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 município, 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	9:513.0771	réis
» 1888	11:907.0061	»
» 1889	12:897.0536	»
» 1890	22:346.0698	»
» 1891	20:127.0000	»
Total em 5 annos....	76:792.0066	»
ou a média annual de	15:358.0413	»

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 suposição.

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 dívida, 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 aferre 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

Em quanto a lucros é mais que certo que a camara nunca verá um ceitil.

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 accões 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 afirmam 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 defesa 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 consagrámos um artigo no nosso numero precedente, produz-se igualmente 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 ahi 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 atinge 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 facéis de descobrir. Essa elevação foi logicamente originada pelos direitos sobre a importação em França dos vinhos d'Hespanha, importação que vai rapidamente descer da cifra de 300 milhões a qual se tinha elevado, se os dois governos, hespanhol e frances, 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 aumento 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 autorisadas a aumentar 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 vericidade d'estes boatos, fomos ao *Crédit Mobilier Espagnol*, rue de la Victoire, onde se acham igualmente 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 entaboladas negociações no sentido que elles indicam, mas ainda não se chegou a urna conclusão. Alguns dos nossos administradores estão n'este momento em Madrid e é possivel que elles se occupem em terminar estas negociações, sem que, porém, nos seja permitido fazer juizo algum sobre o seu sucesso ou insucesso final.

Consequencias eventuais

A hora presente o publico frances que possue 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 pôdem 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 pôdem ser affectadas pela interrupção do trafico internacinal.

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 importaes elementos das suas receitas.

As diversas hypothecas

As obrigações hespanholas são, portanto, ameaçadas de maneiras muito diferentes, segundo elles 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 pôdem ser consideradas como quasi inteiramente ao abrigo, e as mais recentes, as ultimas, são as mais ameaçadas.

Assim a primeira hypotheca pôde 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 rête. Assim, as *Prioridades* teem a linha de Madrid a Irun, as obrigações Barcelona a linha de Barcelona a Zaragoza e assim por deante.

Para se fazer uma apreciação exacta da situação, é necessário, 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.

Rête de Zaragoza.—São privilegiadas as obrigações da primeira hypotheca, as Badajoz 5 % e as Cordoba-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 rête 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 líquido, 5 600.000; juros da primeira hypotheca, 4.300.000.

Isto sem tomar em linha da conta as amortizações. Bastam pois, para garantir os juros das obrigações *primeira hypotheca* 55% do producto líquido de cada rede especial. Os Barcelona, A turias e Zaragoza exigem 67% e os Andaluzes 76%.

A perda de cambio que as companhias pôdem 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 Andaluzes.

Os negócios da Companhia Real

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

Em virtude do telegramma a que nos referimos no nosso numero passado, dirigido aos comités estrangeiros, vieram a Lisboa os srs. Kergall, nosso colega da *Révue Économique et Financière*, presidente do comité de Paris, e Heinrich Hohenemser, representante dos obrigatários alemães, com os quaes se chegou a um acordo para, sem offendere a lei portuguesa, poder realizar-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 português.

Assim quiz este demonstrar a boa vontade que tinha de chegar a um acordo que desse satisfação a todos os interesses legítimos.

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 anunciaram o facto: eis agora os comentários, em duas palavras apenas porque estamos ocupadíssimos com trabalho.

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

Tratava-se então de pedir uma lei consagrando o princípio de que a maioria dos membros do Conselho seria composta de obrigacionistas. Ora as camaras portuguesas 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 cõrtes, 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 produsiria efeito antes d'un anno, não passando portanto de uma demonstração platonica, 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 legislacão portuguesa não permite e para a qual é necessaria uma nova lei, procurámos nós realisal-a no terreno pratico da administracão effectiva, e julgamos tel-a realizado.

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 alem d'isso a attenção de V., muito particularmente sobre o facto da duração d'esta organisação.

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 aquella comissão uma delegação irrevogavel.

Este mandato tem, alem d'isso, o caracter bi-lateral, pois que resulta expressamente d'un accordo ou d'un contracto entre os representantes dos accionistas e os dos obrigacionistas (veja-se a carta oficial). Todas as garantias de duração se acham reunidas n'este accordo cujo carácter o artigo 2º 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 3º 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 à suspensão d'estas execuções, ocupamo-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 des suas funcções. 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 especiais 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.º, copia certificada das propostas votadas pelo conselho, afim de que V. Ex.º, tomando d'ellas conhecimento, nos communique se as considera a fiel expressão do que foi concordado entre nós, deus guarde V. Ex.º

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 approvedados 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 negócios 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:

«Acceptar 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 meses, 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 Portugueses.*

*Os administradores
Conde de Magalhães,
Manuel José Monteiro.*

Sobre este ponto espera-se que em breve os obrigacionistas franceses e alemaes nomeiem os seus quatro representantes, estando ja 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 frances, 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 credores por dívida fluctuante.

Esta commissão entrou já em funcções, devendo examinar todo o activo e passivo da companhia, os contratos 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 Eugénio 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 necessário e presente o suficiente 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 dívida externa portuguesa, pela vinda a Lisboa de delegados dos comités estrangeiros, e pelo acordo *ad referendum* celebrado entre esses delegados e o sr. ministro da fazenda. Foi objecto de reparo que havendo em Portugal possuidores de titulos de dívida externa, o sr. ministro da fazenda tivesse entendido que a sua audiencia era dispensavel na celebração de um acordo, 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 assumtos, 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 portuguesa. 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 portugueses. Seja, porém, como fôr, o que é certo é que vieram a Lisboa delegados dos credores estrangeiros e que tiveram repetidas conferencias com o sr. ministro da fazenda, no termo das quaes se firmou um acordo ou convenio provisório que por parte do governo portuguez ficou constituindo segredo de gabinete, mas que não tardou a ser conhecido por circunstanciados telegrammas publicados nos principaes jornais estrangeiros. Por esse acordo o governo portuguez pagaria em ouro 50 % dos juros da dívida, sendo deferidos os 50 % restantes, que poderiam ser pagos nos primeiros dois annos pelas obrigações provisórias de um empréstimo de 18:000 contos destinados á dívida fluctuante e ao pagamento dos encargos da dívida externa. Continuaria a amortisação da dívida amortisável, circulando as actuaes obrigações com um selo. Seriam consignados aos encargos de dívida 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 tesouro. O saldo das receitas aduaneiras seria atribuido ao pagamento dos juros e da amortisação do empréstimo, que seria amortisável em 15 annos. E isto, muito succintamente, o que se sabe do convenio celebrado, e claro está que não é o suficiente para que possamos apreciar-o por forma segura e declarar quaes os seus pros e os seus contras. Cremos, no entretanto, que os credores não tem razão para o achar inaceitável.

*

A crise que desde 1876 affligia os bancos do Porto, agravada sucessivamente por varios erros das suas administrações, que para se livrarem de dificuldades 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 aceite pela maioria dos bancos, como seria outra qualquer que os livrasse da bancarrota, que parece, apesar de tudo, inevitável, 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 forcada 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 pode 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 deploar e lamentar, mas é fôra 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 ver, um acto de bom conselho e de bom tacto, porque esse auxilio se podesse livral os de dificuldades 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 assumtos financeiros é certo comodo que a situação interna se não modificou para melhor, antes pelo contrario, a certos respeitos se agravou, aumentando 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 francesa, pois que as notas referentes á exportação de productos franceses 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 resentir-se das circumstanças e condições excepcionaes, que atravessamos e a situação do commercio nacional continua difícil, visto como no estrangeiro se exige o prompto pagamento para todas as compras portuguesas e para a liquidação de todos os compromissos nacionaes.

*

Começa ámanhã 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 portugueses de titulos da dívida 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 inscrições fraquejaram um pouco, mas em compensação as obrigações de 4 p. c. em premios, tiveram uma ligeira alta. As de 4 1/2 sustentaram os preços anteriores, mas com pouca animação. Em obrigações predias a procura foi regular, parecendo que estes titulos terão em breve uma alta sensível na cotação: do papel bancário sustentaram-se os preços anteriores, com pequenas diferenças. As accções do Banco de Portugal subiram a 102.000 réis, mostrando tendencia para a alta. As accções dos Caminhos de Ferro conservam-se a 14.000 réis (d) a 15.000 réis (p). As inscrições 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 acomissão encarregada de formular as respectivas bases.

* Realisa-se hoje a reunião da assembléa geral da Companhia Geral do Credito Predial Portuguez para aprovação 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 con-tudo 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
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	-	-	44.000	-	-	44.500	-	-	-	-	-	-	-
	" Ascensores mechanicos . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OBRIG.	Comp. Real Portugueza . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Nacional . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa . . .	-	48.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	53,25	57,50	55	55	-	55	56	55	-	60	52,60	60	59
	" Madrid-Caceres-Portugal . . .	35	35	-	33,75	-	33	-	-	35	33	32,50	-	-
	" Norte de Hespanha	450	435	437,50	450	451,25	452,50	455	455	456,25	-	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	435	432,50	456	461,25	463	464,25	465	466,25	465	-	-	-	-
	" Andaluzes	240	235	233,75	248,75	253,75	255	255	257,50	255	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	107,50	103	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, 1.ª hypotheca . . .	319	317	313	320	330	328	340	344	344	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" C.º da Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres . . .														
Amsterd . . .														
Bruxellas . . .														
Berlim	" Companhia Real 4 1/2 % . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Observações	
		1892			1891			Totaes		Diferença a favor de					
		Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	1892	1891	1892	1891	Réis	Réis		
COMPANHIA REAL	de a			Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
	5 11	Março	690	45.276.000	65.472	690	50.730.930	73.523	453.628.000	548.472.910	-	64.881.910	(1) Compre-		
	12 18	"	40.096.000	58.440	"	45.408.210	65.808	499.721.000	536.388.420	-	-	56.641.420	hende as li-		
	5 11	"	334	3.044.000	9.128	468	3.060.000	48.245	40.461.000	31.270.000	9.191.000	-	-	Nhas de Les-	
	12 18	"	2.854.000	8.515	"	2.950.000	17.533	43.315.000	31.200.000	9.445.000	-	-	-	te e Norte e	
	26 3	"	475	10.601.800	22.349	475	14.044.640	29.560	44.400.035	427.899.060	-	13.499.025	ramaes de		
	4 10	"	10.432.680	21.963	"	13.924.900	27.240	424.832.715	441.823.960	-	16.991.243	Caceres e			
	14 17	"	9.379.660	20.168	"	12.736.980	26.850	434.442.375	434.580.940	-	20.168.363	Coimbra e as			
	17 23	Dezemb.	310	22.493.431	66.457	310	24.036.092	76.942	906.886.279	960.046.405	-	153.459.826	da nova rede		
	21 31	"	26.368.083	77.553	"	22.910.353	67.383	933.252.362	982.956.460	-	449.704.098	Cintra-Tor-			
Sul e Sueste . . .	1 7	Janeiro	15.382.208	42.242	"	16.874.208	49.630	45.389.208	46.874.468	-	4.483.260	res, ramal de			
	26 4	Março	253	5.487.500	24.688	233	6.468.992	25.579	42.858.575	63.425.478	-	20.369.903	Cintura, ur-		
	5 11	"	5.893.845	23.296	"	6.942.305	27.322	48.752.120	70.337.983	-	24.375.463	bana e Cas-			
	15 24	Janeiro	50	383.223	7.644	50	533.758	11.075	4.180.104	4.169.257	10.742	-	-	caes.	
	22 28	"	335.383	6.707	"	447.673	8.933	4.345.181	2.646.930	-	1.404.446	(2) Compre-			
	29 4	Fevereir	404.436	8.082	"	557.481	11.143	4.919.620	2.674.414	-	654.494	hende a linha			
	29 4	"	34	1.118.994	32.676	31	1.048.830	30.848	4.448.539	4.431.010	284.499	-	de Torres-Fi-		
	12 18	"	1.178.030	34.640	"	800.000	23.529	6.535.144	5.063.440	293.974	-	gueira ramal			
	19 25	"	2803	1.225.400	437	2803	1.375.575	491	10.129.650	9.402.526	727.123	-	de Alfarel-		
	26 4	Março	"	1.175.786	420	"	1.484.130	422	11.305.137	10.386.636	748.781	-	los, e Beira		
Norte de Hespanha . . .	3 11	"	4.214.038	438	"	4.453.056	518	12.519.476	12.039.713	479.763	-	-	Baixa.		
	26 4	"	2672	953.349	358	2672	1.409.061	445	9.460.243	8.953.699	206.514	-	488.912		
	3 11	"	679.438	258	"	4.074.884	408	9.839.654	10.028.593						

Linhos portugueses

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 meses 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 da plataforma.

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

A estação na rua de S. Paulo é ampla, e comunicando 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, apezar 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 emprehender a construcção do caminho de ferro chamado de Selati que, como já aqui dissemos 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 accões da companhia neerlandesa 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.

Linhos hespanhóis

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 dificuldades 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, Cementerio do Este e Deposito de cadaveres, inscriptos na escriptura publica da dita concessão, outhorgada 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'Donnell 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 transito 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 execucção das ditas obras, propôz construí-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 suficientes para pagar todas as despesas e obrigações da companhia e repartir as acções um dividendo annual de 6,5 por $\%$, 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 $\%$ citados, e o restante, seja o que fôr, dividir-se-ha, metade para o Ajuntamento 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 conduccão 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 necessário, com a paga do custo das obras do município.

Durante os tres primeiros annos (dois de construcção, e um de exploração) dos vinte de amortisação d'aquele 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 Ajuntamento tenha satisfeito segundo o estipulado, não terá obrigaçao de pagar quantia alguma, considerando totalmente pagas todas as obras referidas.

Todos os melhoramentos que a companhia proponha na execucão das obras, embora impliquem maior despesa não aumentar a prestação annual estipulada.

A companhia obriga-se a fazer publico este concurso, proposição especial de tão evidentes e excepcionaes vantagens para o município (que se acha obrigado ao exacto cumprimento 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 possível que haja quem possa melhorá-lo.

Se, como é de esperar, os esforços da companhia forem auxiliados pelo município, as obras todas pôdem 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 Espanha. — Consta a um collega de Madrid que está feito em novo projecto de convenio entre esta companhia e a do Norte, que pôde 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 variável.

2.^º A *Banque parisienne*, credora 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 variável 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 atendido o pagamento das obrigações de juro variável.

5.^º Quando durante cinco annos consecutivos as obrigações de juro variável 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 oficial das obras do caminho de ferro de Torralba a Soria, enviadas pelo engenheiro chefe de divisão de Madrid e o Governador d'aquella província.

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 ingleses appoiam, dizendo que aquella cidade é a mais proxima e com mais comunicação com a África.

O mesmo jornal diz que, pelo contrario, a estação de embarque para África deve ser Algericas ou Tarifa porque é o ponto de união entre os dois continentes, Europa e África, toda a vez que o cabo de Cipus 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 veículos de diversas classes, cujo custo ascende a 1.020.000 pesetas, sendo esta a segunda construção importante que se tem feito em Espanha para caminhos de ferro.

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

E' a primeira vez que veículos desse gênero entram no serviço ordinário em Espanha.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

O ministro das obras públicas de França publicou em resumo da situação dos caminhos de ferro franceses em 31 de dezembro de 1891, que era nessa data:

1.^a linhas de interesse geral 34.660 quilómetros.
2.^a linhas de interesse local 3.273 quilómetros.
3.^a transways de 1.243 quilómetros.

Durante o anno de 1891 abriram-se: 821 quilómetros de linhas d'interesse geral, 217 quilómetros de linhas d'interesse local, 169 quilómetros 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
Réde do Estado.....	2.535
Caminhos de ferro não concedidos.....	309
" industriais e diversos.....	203
Total.....	34.660

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

A comissão nomeada pelo ministro das obras públicas para estudar os meios de desenvolver o tráfego dos caminhos de ferro, optou pela redução das tarifas para os produtos agrícolas, combustíveis iudígenas e produtos da indústria extractiva, terminando por aconselhar a tarifa por zonas.

SUECIA-NORUEGA

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

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

ESTADOS UNIDOS

Os ateliérs Thomson Houstou de Liu (Mass.), estão construindo uma locomotiva eléctrica destinada ao transporte de mercadorias a efectuar pela Whittin-Manufacturing Company de Whitingville (Mass.) entre a estação do caminho de ferro e os ateliérs d'esta companhia que distam 2,5 quilómetros.

Esta locomotiva pesa 19,5 toneladas, repousa sobre quatro rodas de aço de 1,066 entre as quais se acha o motor tendo aos lados uma plataforma a 1,30 acima dos rails, e que pode receber as mercadorias, salvo na parte posterior, onde é o logar do machinista.

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

O motor tipo 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 arranque 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 toneladas de mercadorias. O movimento de rotação da arvore do motor é transmitido ao eixo posterior

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

O maior comprimento da dita locomotiva é de 4,75 e a largura de 2,40 tem um freio assente sobre a arvore intermedia entre o motor e o eixo posterior.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Relatório 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 neste momento a nossa Companhia tem, pelas circunstâncias excepcionais 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 carácter melindroso, basta citar o facto de se ter visto forçado o vosso Conselho a anunciar o adiamento do pagamento do coupon das obrigações, vencido no 1.^º de Janeiro; e como este facto fôr infelizmente previsto como inevitável, o Conselho deliberou convocar para 23 de Dezembro passado a Assembléa Geral extraordinária, a quem necessariamente competia, feita a exposição das dificuldades existentes, resolver como lhe parecesse mais conveniente. Não teve lugar a reunião d'aquela assembléa porque lhe faltaram os requesitos estatutários 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 antecipação ao vosso conhecimento este documento, mas a natureza das negociações encetadas e a forcada necessidade de as prolongar até quasi este momento, nos inhibiram de o fazer.

Quando, em Julho do anno findo, a Assembléa Geral tomou as providências que lhe pareceram oportunas, em face da demissão dada pelo Conselho d'Administração, e na véspera 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 crédito, profundamente abalado com as consequências naturaes d'essa crise que retalhava o mercado interno, enfraquecia o crédito do estudo e apavorava os espíritos pela desconfiança.

Nos horizontes políticos e financeiros do paiz, que recentemente fôr experimentado n'uma questão internacional, n'um desastre d'emissão de fundos públicos e n'um movimento de ordem interna, acastellavam se medonhas as dificuldades 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 oportunamente serão submettidos ao devido exame, e cujas contas ainda não estão encerradas, como sempre sucede.

Expomos apenas o que nos parece essencial para o momento.

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

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

Por outro lado recebêra o vosso Conselho missão especial da Assembléa para ratificar os contratos já aprovados com a Companhia do Norte de Espanha, destinados a regularizar e a definir os encargos com as Sociedades d'Oeste de Espanha, Madrid, Cáceres e Portugal e Grande Central, obter d'esta a acquiescência definitiva aos contratos que em seu nome e como garante de responsabilidade a Companhia Real havia celebrado, podendo o Conselho introduzir em todos ellos as modificações que fossem necessárias à sua ratificação ou que lhe melhorassem as condições.

D'este assunto se ocupou o Conselho, e apesar largas negociações foram efectivamente assignados os respectivos contratos, conseguindo-se limitar com a Companhia do Norte de Espanha a uma annuidade irreductível de 900.000 fr. Os encargos de garantia que, como sabeis, só com a Sociedade de Madrid, Cáceres e Portugal se elevaram no ultimo anno a 2.747.070,78 fr. estipulando-se a representação d'aquela annuidade em títulos ou a

sua capitalização á taxa legal de 5% e dependendo a transferencia da nossa responsabilidade para a boa garantia do Norte de Hespanha da acceptação dos obrigatarios das Companhias hesianas a quem deveriam ser propostas as novas condições de juros e de títulos. Restava portanto assegurar á Companhia do Norte de Hespanha a effectividade do pagamento da annuidade irreducible, 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 necessárias informações e visitando as nossas linhas para completo estudo da questão, apóz o qual, se julgassem 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 quisemos, 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 favorável 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 títulos nas bolsas estrangeiras, pelo aggravamento da perda de cambio, pela diminuição progressiva das receitas e pela dificuldade 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, approximarmos-nos 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 ceira das dificuldades da Companhia, a quem haviam confiado osvaltados capitais que representam a quasi totalidade do nosso activo industrial.

Dos diversos trabalhos a que procedemos n'este sentido resultou o que adiante vai 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, emitidas, postas em circulação, por venda ou por caução de emprestimos, eleva-se a

3:042:671 \$460 (a)

As receitas liquidas de 1890, segundo as contas 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 aumento 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 dívida; recolher os títulos que depois d'este pagamento venham a ficar disponíveis; completar a nossa rede, quer finalizando as construções que fazem parte das concessões pertencentes a esta Companhia, quer concludendo linhas para cuja aquisição haja contractos celebrados ou sobre os quais 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 necessárias reformas para diminuir as despesas de exploração e aumentar as receitas pela modificação de tarifas, taes são as mais urgentes necessidades a satisfizer.

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

guir, a nosso ver, é propor lealmente aos obrigatários um acordo 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 negócios e essencialmente variável, segundo as circunstancias do país, a Companhia Real se vê n'uma situação embaracosa, ella tem recursos incontestáveis a desenvolver para, pouco a pouco, recuperar a posição perdida.

Julgamos inutil estabelecer cálculos de previsão que, obedecendo a elementos difíceis de determinar na actual conjuntura, poderiam variar, creando ilusões ou ennegrecendo o futuro, ao sabor do animo que os formulasse. Todas as vezes que os numeros não tem o carácter 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:

(Continua)

Mercado de metais

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

Em 24 de m. rço

			L.	S.	D.	L.	S.	D.
Cobre								
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 9
Chumbo								
Lingotes	"	"	ton.	10	17	6	"	11 2
Chapas	"	"	"	12	-	-	"	12 5
Zinc								
Foreign brando	armaz.	"	"	21	10	-	"	21 12 6
Inglez	a bordo	"	"	22	-	-	"	- - -
" duro	"	"	"	16	5	-	"	16 15
Antimonio	"	"	"	46	-	-	"	- - -
Mercurio	armaz.	"	frasco	7	1	-	"	7 2 6
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 portugueses 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 1º de abril

proximo, seja temporariamente suprimida, 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 Bayonna, 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 à Fronteira portuguesa, 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

Festabelecimento 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.º 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 Público, 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 continua para os comboios n.º 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 Cândido 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 retiral-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 mês 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 efectuando despachos de bagagens nem de grande ou pequena velocidade para a referida estação ou mais alem, procedentes de quaisquer linhas, excepto o ramal de Cascaes, e vice-versa.

Ficam consequentemente suprimidos, em quanto durar a interrupção, os comboios n.º 91, 92, 95 e 96 entre Alcantara-Terra e Benfica e os do serviço do ramal de Cascaes n.º 151 a 158 entre as estações de Lisboa Rocio e Benfica 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 francesas e inglesas:

P. H. F. n.º 1.— Para transporte de caça viva ou morta, frutas, 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 Entrenamento 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 Cáceres 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 Andaluzes, Tarragona a Barcelona e França, Meio-Dia de França, Paris a Orléans e Paris-Lyon-Mediterraneo.

Desde 1 de abril de 1892 é suprimida 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 anunciadas pelo cartaz A. I. 58 de julho do mesmo anno.

Lisboa 26 de março de 1892.

Aviso ao público

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 nullos os avisos ao publico B 369 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'Abrial, 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'Abrial, 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 despezas.

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 arregado.
Base de licitação, 500.000—Depósito de garantia, 25.000

Na estação de Santa Apolónia 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'Apolónia.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe d'exploração em Lisboa, estação de Sant'Apolónia, indicando no sobre-scripto: 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 quais tomei pleno conhecimento pela quantia total de ... réis (por extenso). Data e assinatura (esta por extenso em letra bem intelligível).

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 aceite a proposta, do que receberá aviso. Acompanharão a proposta em sobre-scripto separado os seguintes documentos:

1.º—Um certificado do depósito provisório feito na caixa da Companhia.

2.º—Um atestado que abone a capacidade do proponente para a execução da obra. Havendo empate nas propostas, proceder-se-á a licitação verbal em acto contínuo, 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 público que, pela uma hora da tarde de 13 de abril próximo 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 depósito provisório para poder licitar é da quantia de 13.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem fôr feita a adjudicação, depósitos que se verificarão o primeiro na tesouraria da direcção e o segundo na caixa geral de depósitos á ordem da direcção respectiva.

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

Faz-se público 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 diferente material de ferro.

O depósito provisório para poder licitar é da quantia de réis 100.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem fôr feita a adjudicação, depósitos que se verificarão, o primeiro na tesouraria da direcção e o segundo na caixa geral de depósitos, á ordem da direcção respectiva.

FILTRO CHAMBERLAND**SYSTEMA PASTEUR**

O único filtro industrial capaz de se oppôr efficazmente à transmissão das doenças pelas águas destinadas à alimentação.

Filtro adoptado mediante concurso para o serviço do exercito francês.

Depósito especial para Portugal

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79

LISBOA

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

Lisboa, 24 de março de 1892.—O director, J. P. Tavares Triegueiros.

Faz-se público que, pela uma hora da tarde de 9 de abril próximo, 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 depósito provisório para poder licitar é da quantia de 10.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem fôr feita a adjudicação, depósitos que se verificarão, o primeiro na tesouraria da direcção, e o segundo na caixa geral de depósitos, 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 úteis, desde as dez horas da manhã até às quatro da tarde.

Lisboa 29 de Março de 1892.

Caminho de Ferro do Minho e Douro

No dia 4 de abril próximo, pela uma hora da tarde, terá lugar na administração do bairro oriental d'esta cidade a arrematação do fornecimento de 200 tonelladas de creosote para injeção de travessas. Depósito provisório 115.000 réis.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSOES**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.—Soubré—agent international.

Valencia d'Alcantara.—D. Laureano Fernández.—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. Wellemann—Avenue Louise, 217.

Madrid.—Cesar Féreal—Echegaray, 15 pral.

Manchester.—Edwar Prothers—Jackson Row, 14.

Liverpool.—Edward's Brothers—Alexandra Buildings.

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

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

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

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

→ DE ←

João Carlos da Fonseca

62 — RUA DE VASCO DA GAMA — 66

LISBOA

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

Preços limitadíssimos

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 Perchêa, um Batane e uma Tezoura grande, proprias para uma fabrica de lanifícios, todas novas. Vende igualmente uma machina lithographica, sistema Allouzé. Tambem vende uma serra mecanica 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 horizontaes e verticais. Transmissões de movimentos.

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

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

Prensas hydraulicas — ditas sistema 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 Portugueza em 1888.

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

Fundição — de ferro, bronze e outros metais.

Balanças — decimais, Roberval, e respectivos pesos.

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

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

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-ferramentas, turbinas, fiações, teares.

Gutehoffnungshütte, Oberhausen, para carris, vigas, ferro em barras, chapas, pontes e outras construcções metallicas.

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

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

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

Malmedie & C.º, 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 Espanha

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

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal — HAMBURGO

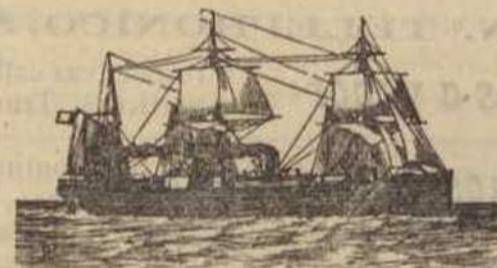
EM MADRID

Cesar Féreal

Calle da la Victoria, 2

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, Montevideo e Buenos-Ayres

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

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

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

AGENTES

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

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