

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

Annexos d'este numero

Tarifas A. B. C. D. para passageiros nas linhas do sul e sueste.

Tarifa de camionagens n.º 1 da Companhia Real. Rosto e indice do 4.º anno d'esta Gazeta.

Avisamos os nossos assignantes de que temos já collecções do 4.º anno encadernadas, que podem trocar pelas suas mediante o pagamento da encadernação — 700 réis.

SUMMARIO

As novas tarifas especiaes de passageiros na linha do Sul e Sueste. Os acontecimentos da Companhia Real. Parte oficial. — Bases para o concurso do fornecimento de 9,000 toneladas de carvão — Portarias de 30 de dezembro de 1891 e 12 de janeiro de 1892. Concorrente da linha de Lourenço Marques. Commercio Portuguez. — Janeiro a Setembro de 1890 e 1891. Carteira dos acionistas. Boletins financeiros. — de Lisboa por J.F. — de Paris por G. Pessard. Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro. Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes. A Exposição Industrial do Porto. Linhas Portuguezas. — O elevador em Gaya — Loanda a Ambaca. Linhas hespanholas. — Canfranc — Linhos a Almeria — Elgoibar a Deva — Alicante a Denia — Madrid a Tarragona — Madrid a Villa del Prado — Elgoibar a San Sebastian. Linhas estrangeiras. — França — Belgica — Russia — Inglaterra — Inglaterra (Colonias) — Egypto — Republica Argentina — Estados Unidos. Companhia Carris de ferro. Exposição Universal de Chicago. Mercado de metaes. Arranatas. Annuncios.

As novas tarifas especiaes de passageiros

Nas linhas do Sul e Sueste

Um distinto tratadista, ao formular as regras a que deve obedecer o tarifação das linhas ferreas, distingue a tarifação publica que se nortearia pela maxima utilidade social dos caminhos de ferro, da de interesse privado cuja mira está na obtenção do maximo producto liquido, e attribue a primeira a missão de reduzir largamente os preços de transporte dos passageiros, que não tem acompanhado no seu movimento descencional as taxas applicadas ás mercadorias. E' assim que o preço por passageiro kilometrico desceu apenas de 7,75 a 4,6 centimos em França de 1831 a 1887, e de 4,5 a 3,5 pfennigs na Allemanha de 1844 a 1879, enquanto que nos mesmos paizes e durante os mesmos periodos a taxa das mercadorias baixou respectivamente de 15 pfennigs a 3,33 e de 16 centimos a 4,89. Reduzir os preços de transporte e diferencial-os em relação á distancia, taes são as reformas geralmente aconselhadas para as tarifas de passageiros.

Ao caminho de ferro do Sul e Sueste, pertencente ao Estado, competia naturalmente tomar entre nós a iniciativa de um conjunto de providencias de carácter permanente que attèndessem, por formas tão diversas

como as circumstancias do trafego, ás conveniencias do publico e lhe proporcionassem reduções de preços crescentes com as distancias percorridas. Já em 1879 a administração d'estas linhas reduziu as taxas da sua tarifa geral, que eram de 24 réis para a 1.ª classe, 18 para a segunda e 12 para a terceira, a 18, 14 e 10. Além disso creou bilhetes de ida e volta entre Lisboa e quasi todas as estações e entre Faro e as do distrito, assim como bilhetes collectivos com a redução de 30 por cento.

A benefica influencia d'estas reduções é revelada pelos seguintes dados estatisticos.

| Quinquennios | N.º total de kilometros explorados | N.º total de passageiros | Rendimento |
|--------------|------------------------------------|--------------------------|--------------|
| 1869 a 1873 | 250 | 508:090 | 436:760\$610 |
| 1874 a 1878 | 313 | 860:008 | 640:028\$190 |
| 1879 a 1883 | 322 | 973:718 | 612:578\$270 |
| 1884 a 1888 | 330 | 1.171:784 | 702:752\$895 |

A redução de preços feita em 1879 determinou, é certo, uma diminuição do rendimento, sobejamente compensada porém pelo aumento obtido no quinquennio que vae de 1884 a 1888.

Considerando a tarifa geral como um limite maximo dos preços, abaixo do qual se deve descer sempre que as circumstancias o aconselhem, estabeleceu a administração do Sul e Sueste quatro tarifas especiaes, que teem por caracter commun a differenciação dos preços em relação ás distancias e que pela sua importancia, bem como pela novidade d'algumas das suas disposições, merecem uma analyse demorada.

Pela tarifa A são estabelecidos bilhetes de ida e volta com a redução de 20 por cento até 100 kilometros, de 25 até 200 e de 30 alem de 200 kilometros, (salvo certos preços excepcionalmente reduzidos), entre Lisboa, Setubal, Evora, Beja e Faro e certos grupos de estações com as quaes a importancia administrativa e comercial de cada uma d'aquellas cidades determina relações frequentes.

As relações entre pontos determinados, que obrigam o mesmo individuo a fazer entre elles viagens repetidas, são facilitadas pela tarifa B que cria bilhetes de assignatura trimestraes, semestraes ou annuaes para qualquer classe e entre quaesquer estações. A utilidade d'estes bilhetes depende evidentemente da relação entre a distancia e o tempo por que são validos e o seu preço.

A relação entre os preços da assignatura pelos tres periodos considerados na tarifa é de 1 : 1,5 : 2,25 como em quasi todas as linhas francesas e no Norte hespanhol; o preço do bilhete por um semestre ou um anno é o dobro do do trimestre ou do semestre com o abatimento de 25 por cento. (No Estado Belga a relação é de 1,8 3).

Entre os preços das tres classes a relação é de 1 : 0,72 : 0,5 ou a dos preços da tarifa geral com a redução de 5 por cento para a 2.^a e 3.^a classe.

Se confrontarmos esta tarifa com as suas congêneres das principaes rôdes francezas, hespanholas e belgas, tomndo para termo de comparação o numero de viagens simples pelo preço da tarifa geral correspondente ao preço de uma assignatura annual, chegamos aos seguintes resultados:

| Distancias entre os pontos extremos da assignatura | Minho e Douro | Sul e Sueste | Estado Francez P. L. M. Norte he spainhol | Orleans Meio Dia Francez | Norte Francez | Oeste Francez | Estado Belga |
|--|---------------|--------------|---|--------------------------------|---------------|---------------|--------------|
| 6 kilometros... | 158 | 180 | 161 | 275 | 205 | — | — |
| 10 | 158 | 180 | 158 | 193 | 200 | 238 | 212 |
| 15 | 158 | 161 | 138 | 160 | 156 | 200 | 166 |
| 20 | 158 | 144 | 120 | 140 | 150 | 174 | 144 |
| 25 | 158 | 131 | 111 | — | 138 | — | 130 |
| 30 | 158 | 119 | 100 | 114 | 130 | 130 | 121 |
| 50 | 126 | 93 | 79 | 60 | 94 | 90 | 92 |
| 100 | 103 | 63 | 59 | 60 | 70 | 60 | 59 |
| 200 | 71 | 44 | 44 | 44 | 47 | 44 | — |
| 300 | 55 | 36 | 38 | 36. | 37 | 36 | — |

A tarifa *B* offerece ao publico uma vantagem importante que só pela do Estado Francez é tambem proporcionada e que consiste na facultade do pagamento da assignatura semestral ou annual em prestações. Esta facilidade de pagamento, a modicidade dos preços, a validade para todas as estações comprehendidas entre os pontos extremos, tornam os bilhetes de assignatura altamente vantajosos.

No calculo do seu preço a via fluvial é equiparada a 10 kilometros de caminho de ferro. Assim uma assignatura annual em 1.^a classe entre Lisboa e Setubal (29 kilometros mais 10 de via fluvial, total 39) custa segundo os preços da respectiva tabella 79⁷⁰⁰⁰000 réis, importancia de 79 bilhetes, apenas, de ida e volta, aos quaes é já concedida a importante redução de 30%.

A assignatura annual entre Lisboa e Beja (154^{km} + 10^{km} = 164^{km}) em 2.^a classe custa 115⁷⁵⁰⁰00 réis. Basta que o assignante faça uma viagem de ida e volta por semana para gosar uma redução de 60% sobre os preços da tarifa geral.

Na epocha do verão as relações entre Lisboa e as localidades servidas pelo caminho de ferro até Setubal são mais frequentes, ao que attendeu a tarifa creando assignaturas mensaes a partir dos dias 1 e 15 dos meses de julho a outubro.

(Continúa). (1)

J. F. de Souza.

Os acontecimentos da Companhia Real

Que de factos temos que relatar aos nossos leitores, que, para o fazer miudamente, não chegaria todo o nosso jornal!

Relatemolos placida e simplesmente, deixando para o final as considerações que nos suggerem.

Como annunciamos, no dia 7 reuniu a assembléa geral d'esta companhia, presidida pelo vice-presidente o sr. Francisco da Silveira Viana, sendo escrutinadores os srs. Carlos Maria Eugenio d'Almeida e Victorino Vaz,

(1) Por absoluta falta de espaço, em virtude do muito que temos que consagrar, à ultima hora, aos assumptos que seguimos forçados a cortar este artigo do que pedimos mil desculpas ao seu auctor.

N. DA REDACÇÃO.

e secretario o sr. Diogo Patrone; estando presentes ou representados 107 accionistas com 19.971 accções e 445 votos.

O sr. Antonio Centeno, administrador, que anteriormente se havia ocupado de varias negociações tendentes a regularizar a situação da companhia, mandou para a meza, em nome do conselho, um bem elaborado relatorio expondo a situação, e as propostas que, com o acordo do conselho fiscal, aquelle conselho apresentava, segundo promettera nos annuncios.

Estas propostas resumem-se em:

1.^a A assembléa reconhece a obrigação de pagar todos os seus debitos, não só os que constituem dívida fluctuante, mas os encargos das obrigações.

2.^a A assembléa ratifica todos os contractos celebrados com a Companhia Norte de Hespanha e Grand Central e resolve inscrever no seu passivo a annuidade de 900:000 francos, que se deriva d'aqueles convenios.

3.^a E' auctorizada a administração a fazer as operações necessarias para a emissão de bonds e outros titulos tendentes a obter recursos, com a expressa clausula de que os rendimentos líquidos da companhia serão aplicados ao pagamento dos juros e amortisação das obrigações.

4.^a Nomeação de uma comissão composta de sete membros, sendo dois nomeados pelos credores por dívida fluctuante, dois pelos obrigacionistas, dois pelos accionistas, e um pelo conselho d'administração, para apreciarem as propostas acima e darem o seu parecer á assembléa.

5.^a Reforma de alguns artigos dos estatutos, não só para a redução do numero dos administradores, que será de 9, mas para que, junto ao conselho de administração, funcione uma comissão permanente dos portadores de obrigações, enquanto o respectivo serviço do coupon não estiver em dia.

Os encargos em 31 de dezembro de 1891, diz o relatorio, eram de reis 3.042.671⁷⁴⁶¹; calculando que as receitas líquidas, pelo balancete até 30 de setembro, attinjam 1.984.630⁷⁰⁶⁵, ha um deficit do anno findo de 1.058 contos.

A dívida fluctuante n'essa data era de 10.706.041⁷⁶⁴³
A conta de devedores accusava um saldo de..... 4.778.745⁷³⁷⁸

Líquido da conta credores..... 5.927.296⁷²⁶⁵

Este relatorio foi origem da discussão que se travou, e em que tomaram parte os srs. Franzini, Centeno, doutor Alves de Sá, condes de Magalhães e de Burnay, Reis Torgal, conselheiro Seipa, Marquez da Foz, Luciano Monteiro e outros accionistas, discussão que correu aclarada, elegendo-se por ultimo, a requerimento do sr. doutor Torgal, uma comissão encarregada de tratar com os credores, a qual ficou composta dos srs:

Dr. Antonio Centeno, Dr. Luciano Monteiro, Conde de Burnay, Conde de Magalhães, Marino Franzini, Dr. Alves de Sá, Adrião de Seixas, Gernaert, Dr. Campos d'Andrade, Feliciano Antonio d'Abreu, Dr. Antonio Maria de Carvalho, Victorino Vaz Junior.

Em seguida a assembléa foi suspensa até o dia 9, a fim da comissão poder desempenhar-se da sua missão; da qual a parte mais urgente era apreciar as propostas que lhe seriam apresentadas por alguns representantes de obrigatarios estrangeiros, que haviam vindo a Lisboa tratar d'esta questão, e uma outra que o sr. Burnay promettera que seria apresentada e que disséra «havia de dar satisfação aos credores e reservar, n'um futuro proximo, uma situação desafogada á companhia.»

A comissão encetou os seus trabalhos no dia se-

guinte, continuando-os até sabbado 9, em que a assembléa geral reunida ouviu, com desgosto, da boca do sr. presidente a declaração de que nada se havia concluído, porque no seio da comissão se levantara a dúvida se ella havia de sómente tratar a questão do anunciado acordo com os obrigatários, ou apreciar também o relatório do conselho e suas conclusões, o que parecia lógico a alguns dos seus membros, visto que, para se negociar aquelle acordo, era indispensável conhecer a verdadeira situação da companhia.

O debate começou logo azedo pelas declarações, por vezes amargas, do sr. Luciano Monteiro, fallando além d'este os srs. drs. Alves de Sá, Reis Torgal, conde de Burnay e Marino Franzini, sendo, a requerimento do primeiro, posta a questão à votação e resolvido por 270 votos contra 47 que os poderes da comissão se estendiam a apreciar o relatório do conselho.

Votaram contra, os accionistas franceses, o sr. conde de Burnay e os seus amigos, um dos quais, o sr. Luciano Monteiro, deu a sua demissão da comissão.

De novo a continuacão dos trabalhos da assembléa foi addiada, não se indicando então para quando, mas anunciando-se em 13 que a nova reunião seria no dia 16, para a continuaçao dos trabalhos encetados.

N'esse intervallo passaram-se factos extraordinários que bastante tem emocionado todo o paiz e devem ter produzido lá fóra o reflexo bastante para a satisfação d'aquelles que, sem consciencia pelos nossos males, só se regosijam e se locupletam com o descredito que é lançado sobre tudo que é portuguez.

Contaremos esses factos chronologicamente, para que aqui fique a historia, embora resumida, de todos elles.

O sr. doutor Luciano Monteiro, que é também deputado, por Celorico de Basto, levantou na camara, em sessão de 11, a questão do caminho de ferro, denunciando quantos *racontars* ouvira na assembléa; os srs. Laranjo e Reis Torgal referiram-se também ao assunto, enquanto que, na camara dos Pares, o sr. Marquez de Vallada falla também nos negócios da companhia, igualmente fazendo-se echo dos boatos que corriam no publico.

Houve n'uma e n'outra camara declarações dos srs. Ministros da Fazenda, Reino e Justiça, promettendo o segundo que em breves dias a camara teria completo conhecimento do resultado da questão.

O sr. Marianno de Carvalho dava n'esse dia a sua demissão de Ministro da Fazenda.

Entretanto, malogradas as combinações da companhia com os obrigatários franceses, estes retiravam de Lisboa, deixando uma carta ao sr. presidente da assembléa geral, carta em que se fazem insinuações e críticas acrimoniosas para a Companhia e para o Paiz.

D'essa carta nos foi enviada, assim como a outros collegas, copia e traducção mascavada, com o bilhete seguinte:

Lisbonne 12 janvier 1892.

Monsieur le Redacteur en chef

Nous avons l'honneur de vous adresser une copie de la lettre que nous venons d'envoyer à Monsieur le Président de l'assemblée Générale des actionnaires de la Compagnie Royale des chemins de fer Portugais.

Pour le cas où vous jugeriez à propos de l'insérer dans votre journal, nous avons cru devoir joindre une traduction de notre lettre en Portugais.

Veuillez agréer l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Les délégués des obligataires.

Segue a carta que preferimos dar no seu idioma primitivo:

A Monsieur le Président de l'assemblée Générale des actionnaires de la Compagnie Royale des chemins de fer Portugais et de la Commission chargée d'étudier une entente avec les délégués des obligataires.

Monsieur le Président

Nous regrettons très vivement les divers incidents qui se sont produits, samedi 9 courant, dans les réunions successives auxquelles nous avons assisté, et surtout l'insuccès de nos pourparlers, ce qui nous oblige à nous retirer sans avoir obtenu une offre sérieuse de satisfaction à nos réclamations légitimes.

Le désordre, défiant toute prévision, qui s'est révélé depuis quelques mois dans l'administration de la Compagnie Royale des chemins de fer Portugais, pendant ces dernières années,—les distributions de dividendes faites dans la même période, et dont le caractère purement fictif ressort de la situation présente,—la contradiction de cette situation avec celle résultante de tous les précédents rapports du conseil,—les graves irrégularités commises, même sous l'administration du conseil actuel nommé pour rétablir l'ordre,—tous ces motifs nous avaient imposé le devoir de réclamer des mesures conservatoires énergiques, non pas dans un intérêt particulier, mais dans celui de tous les créanciers sans exception, qui représentent un capital environ dix fois supérieur au capital actions.

Ces mesures visaient trois buts:

1.º Certitude que l'excédant des recettes sur les besoins de l'exploitation serait désormais mis en réserve, pour être attribué ultérieurement à qui de droit, sans qu'aucun créancier non privilégié pût être favorisé au détriment des autres;

2.º Vérification minutieuse des comptes et examen de la situation active et passive;

3.º préparation d'un arrangement amiable entre la compagnie et ses créanciers.

Pour arriver à ce résultat, nous avions formulé un projet, que nous avons eu l'honneur de déposer entre vos mains, réclamant la création par l'assemblée générale d'une commission de contrôle composée, dans la proportion des intérêts respectifs, de délégués des actionnaires, des créanciers de la dette flottante, e des obligataires.

La commission a rejeté ce projet em bloc, sous le prétexte que la combinaison proposée par nous était illégale, et sans vouloir discuter avec nous cette question de légalité, ni examiner plus amplement notre proposition, elle nous a présenté, comme une sorte d'ultimatum, une contre-proposition inadmissible à tous égards, et, en tout cas, manifestement en contradiction avec le texte de la loi.

Elle consiste en effet à offrir la nomination d'un certain nombre d'obligataires comme membres, soit du conseil d'administration, soit du conseil fiscal. Or, d'après la loi, ces conseils ne peuvent être composés que d'actionnaires, et les obligataires n'ont pas qualité pour y entrer.

La discussion qui s'est engagée dans la commission, de même que les projets de résolutions présentés par le conseil d'administration à la séance de l'assemblée générale du 7 courant, nous ont laissé la conviction qu'il y a un pari pris, de la part de cette commission et du conseil, de repousser tout contrôle sérieux, tout mesure de nature à mettre les finances de la compagnie à l'abri de nouveaux désordres et à fermer la porte aux pratiques qui ont amené les embarras actuels.

Nous déplorons d'avoir à quitter Lisbonne en emportant cette impression, que, si les justes réclamations des créanciers de la Compagnie Royale continuaient à n'être pas prises en considération, il faudrait en conclure que les capitaux prêtés au Portugal, pour aider le développement de ses grandes entreprises, manquaient des garanties élémentaires sur lesquelles tout créancier a le droit de compter.

Nous avons, en tout cas, le devoir, en vue de l'avenir, de bien faire connaître à nos compatriotes le sans-gêne de cette compagnie vis-à-vis de ses créanciers.

Ceux-ci auront à apprécier quel usage ils ont à faire de leurs droits, après cet échec de toute tentative d'arrangement amiable.

Toutefois nous tenons à déclarer hautement que nous sommes intimement convaincus, que le sentiment général de la nation Portugaise sera de juger sévèrement les procédés dont nous croyons avoir à nous plaindre. Il est loin de notre pensée de rendre cette loyale et chevaleresque nation responsable des manœuvres intéressées de certaines personnalités.

Nous vous prions, Monsieur le Président, de vouloir bien donner lecture de la présente lettre à la commission des actionnaires et à l'assemblée générale en cours de session, et de la faire insérer au procès-verbal de cette dernière.

Veuillez agréer l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Les délégués des obligataires

Pour E. M. Cottet, Président du Comité de Lyon.

L. Wolff, associé de la maison E. M. Cottet et C. de Lyon,

Kergall, Président du Comité de Paris

L. Souchon
E. Gérin.

Esta carta teve por parte da comissão a resposta que passamos a reproduzir.

Lisbonne, le 13 janvier 1892.

Messieurs A. Waldmann, L. Wolff, L. Souchon et E. Gérin.

Messieurs

En satisfaction à votre demande, j'ai donné lecture à la Commission des actionnaires, à laquelle j'ai l'honneur de présider, de votre lettre du 12 courant, et je dois vous dire, Messieurs, qu'elle a malheureusement produit le plus désagréable effet, et que toute la Commission proteste énergiquement et pense que votre lettre est profondément injuste dans les appréciations des actes de la Commission et contient une narration des faits moins exacte de ce qui s'est passé entre vous et elle.

La Commission me charge de vous communiquer que, vu que votre lettre est adressée à l'Assemblée Générale et y doit être lue comme protestation, et vu aussi que c'est de l'Assemblée qu'elle a reçu son mandat, la Commission se réserve présenter sa contre protestation formelle et positive dans la même Assemblée.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Président de la Commission

(Signé) Francisco da Silveira Viana.

A proposta a que se refere a carta que acima transcrevemos, era a seguinte.

Nous demandons à l'assemblée générale du 7 janvier la création d'une commission de contrôle ou de séquestre composée de:

Un délégué des actionnaires,

Un délégué des créanciers de la dette flottante;

1.º de surveiller l'encaissement des recettes et le paiement des dépenses d'exploitation, de faire déposer l'excédant des recettes où elle le jugera convenable, pour être attribué ultérieurement à qui de droit, sans qu'il en puisse être rien prélevé pour payer unncier au credétriment des autres;

2.º de vérifier les comptes et la situation active et passive de la compagnie;

3.º d'élaborer un project de concordat à soumettre aux créanciers.

Nous demandons que l'assemblée reconnaise à l'avance comme délégués des obligataires les cinq personnes dont les noms seront transmis ultérieurement au Conseil d'Administration par un comité de dix membres désignés, savoir:

1.º huit, au nom des créanciers français, par la Société Lyonnaise, par le Crédit Lyonnais, par la Société Générale, par le Crédit Industriel, par M. Kergall de Paris et par M. Cottet de Lyon;

2.º deux au nom des créanciers allemands, par le banque de Darmstadt et par MM. Mendelsson de Berlin.

Sans que le refus par l'une des personnalités ci-dessus de concourir à cette designation puisse vicier les choix par les autres.

Lisbonne, le 8 janvier 1892.

(Signés) Kergall—Lechat—L. Wolff—Souchon—Abel Waldmann
Barão de Merck—E. Gérin.

Esta proposta, á parte o ser pura, clara e evidentemente illegal e contraria aos estatutos da Companhia e á lei portugueza, teria o inconveniente de deixar os negocios da Companhia entregues a um grupo, isolado dos interesses geraes, e portanto, prestava-se unicamente a fomentar nova guerra de interesses antagonicos, na qual não teriam menos rasão nem menos direitos offendidos a maior parte, a grande maioria, a quasi unanimidade dos obrigatarios estrangeiros.

Em 11 insistiam aquelles mesmos signatarios nos seguintes termos por uma resposta decisiva.

Lisbonne le 11 janvier 1892.

Monsieur le Président.

Ne pouvant pas rester plus longtemps ici et voulant partir ce soir, nous vous prions de vouloir bien nous faire connaitre, avant 3 heures, à l'hôtel de Bragança où nous sommes logés, la réponse définitive de la commission à la proposition *écrite* que nous lui avons soumise.

Quelle que soit cette réponse, et lors même que cette réponse ne serait que la contreposition qui nous a été faite samedi, nous vous serons obligés de nous la formuler *par écrit*.

Nous tenons naturellement à avoir un texte précis à soumettre aux intéressés Français, nos commettants.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Les délégués des obligataires (signés) L. Wolff, A. Waldmann, E. Gérin, L. Souchon.

Nous comptons, monsieur le Président, sur votre réponse avant 3 heures du soir.

A resposta da comissão foi como segue:

Lisbonne, le 11 janvier 1892.

Messieurs L. Wolff, A. Waldmann, Souchon, Gérin—Lisbonne.

La Commission à laquelle je viens de présenter votre lettre de ce matin m'autorise à vous informer qu'elle est décidée à proposer à l'Assemblée Générale de donner représentation dans la forme légale, comme membres du Conseil d'Administration ou du Conseil Fiscal, ou même des deux Conseils, aux obligataires; et, en outre, la commission a étudié la formation d'une commission pour donner son avis sur le passif et dans cette commission des places seront réservées aux obligataires.

Je crois de mon devoir, Messieurs, vous rappeler, en tout cas, que les délibérations de la commission, à laquelle j'ai l'honneur de présider, doivent être présentées à l'Assemblée et que à celle-ci appartient leur approbation ou modification.

Agréez, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président de la Commission

(Signé) Francisco da Silveira Viana.

No dia 14 era publicada no *Diario do Governo* a portaria que hoje damos na nossa *Parte official*, pela qual foi nomeada uma comissão de syndicacia por parte do governo aos actos da administração da companhia, comissão composta do conselheiro Antonio de Serpa Pimentel, commissario regio junto da companhia, conselheiro Ernesto Madeira Pinto, director geral do commercio e industria, Francisco Perfeito de Magalhães, chefe da repartição de caminhos de ferro na direcção geral de obras publicas e minas, Manuel Francisco Vargas, engenheiro civil, e Augusto Cesar Guimarães da Silva, primeiro official da direcção geral da contabilidade publica.

Nesse mesmo dia era lida nas duas casas do parlamento a comunicação de sr. presidente do conselho (João Chrysostomo) que publicamos tambem por ser documento importante.

Sr. presidente — Em conselho de ministros que se realizou na segunda feira ultima, o sr. conselheiro Marianno Cyrillo de Carvalho declarou haver feito à companhia real dos caminhos de ferro alguns adiantamentos, em importancia total não inferior a 13 milhões de francos, sem conhecimento dos seus collegas no ministerio e sob a sua exclusiva responsabilidade, que dando só agora conhecimento aos seus collegas d'estes factos que tinham de ser consignados no relatório de fazenda, desejava saber se o conselho de ministros queria tomar d'elles a responsabilidade.

O conselho de ministros entendeu não poder tomar a responsabilidade d'aqueles factos, pelo que o sr. conselheiro Marianno de Carvalho pediu a sua demissão de ministro da fazenda, sendo esta apresentada a sua magestade el-rei, que se dignou aceitá-la.

Em vista dos factos expostos procurou o ministerio completar-se com a entrada para o ministerio da fazenda de pessoa competente para gerir aquella pasta, e com a urgencia que as graves circumstancias reclamam.

Para esse fim me dirigi a alguns cavalheiros que pareciam reunir as condições demandadas para um tão importante como pesado cargo e não tendo a fortuna de haver obtido a sua anuência, resolveu em seguida o governo apresentar a sua demissão a sua magestade el-rei, que se dignou aceitá-la.

Em seguida o sr. Marianno de Carvalho explicava o seu proceder dizendo que adiantara dinheiro à Compa-

nhia Real, ou por outra, pagára o seu coupon em Paris, e pagára ainda a outros credores da mesma companhia, porque essa condição lhe fôra imposta para poder arranjar dinheiro para pagar o coupon português de junho.

A ASSEMBLÉA DE HOJE

A's 2 e 40 o presidente sr. Vianna abriu a sessão declarando que n'essa manhã havia dado a sua demissão d'aquelle cargo.

A assembléa manifestou-se contra esta deliberação e não sendo a presidencia aceite nem pelo sr. Wanzelar, presidente do conselho da administração que declarou tambem ter dado a sua demissão, foi a convite do sr. Simões d'Almeida sollicitado o sr. Vianna para retirar o seu pedido, ao que accedeu.

Entrando-se na ordem dos trabalhos, o relator da commissão o sr. dr. Alves de Sá apresentou o parecer e propostas da commissão, bem como a carta de alguns obrigatarios franceses que á mesma fôra dirigida e o contra protesto.

Fez-se a leitura d'aquella e d'este, o qual daremos na integra no proximo numero podendo desde já assegurar que as affirmações gratuitas e injustificadas da carta francesa são plena e dignamente contestadas.

Os srs. conde de Valenças e Mem Rodrigues de Vasconcellos apresentaram a sua demissão.

Posto o parecer á discussão, o relator justificou-o explicando as dificuldades que ella teve de vencer, a maneira pela qual conseguiu resolvê-las, as longas discussões que tiveram logar com os obrigatarios franceses, a intransigencia d'estes etc.

O relatorio explica tambem que desde o dia 8 se realizaram reuniões da commissão até alta noite com os obrigatarios; que estes não quizeram aceitar as propostas da commissão, e a forma pela qual esta concluiu as negociações com a parte mais importante d'aquelle grupo de credores.

As propostas da commissão ficaram sendo as seguintes que damos já com as modificações que durante a discussão lhes foram introduzidas.

1.ª é aprovada a 1.ª proposta do conselho de administração com a ressalva, porém, do resultado do exame da dívida fluctuante pela commissão de que trata a resolução 4.ª

2.ª que aproveis a 4.ª proposta do conselho, sendo porém a commissão composta de 6 membros

| | | |
|---|--------------------------------|-----------------|
| 1 | representando as obrigações de | 4 $\frac{1}{2}$ |
| I | " | 4 $\frac{0}{0}$ |
| I | " | 3 $\frac{0}{0}$ |

3 portadores da dívida fluctuante, podendo os representantes das obrigações ser os respectivos estabelecimentos de credito, salvo sempre aos interessados o recurso ás acções nos tribunaes competentes.

3.ª que fique auctorizado o conselho de administração, de acordo com os interessados, a estabelecer os prazos de comparecência e forma da eleição ou nomeação dos membros da commissão proposta sob o n.º 4.

4.ª são modificados os estatutos:

Fixando-se em 18 o numero de administradores dos quaes 12 portugueses domiciliados em Portugal, 4 franceses e 2 alemaes, representantes dos obrigatarios, estabelecimentos emissores ou comités d'obrigatarios.

Estabelecendo que todos os portadores de 100 ou mais acções possam fazer parte das assembléas geraes ordinarias, em lugar d'estes se compõrem, como hoje, dos 100 maiores accionistas.

As acções nominaes poderão ser averbadas 15 dias antes das assembléas e as ao portador depositadas com 8 dias de antecedencia.

Caso na 1.ª reunião não haja o numero sufficiente, em 2.ª convocação a assembléa funcionará com qualquer numero, 15 dias depois, restringindo-se porém ao fim para que foi convocada e aceitando novos depósitos de acções até 3 dias antes.

5.ª que a eleição se effectue immediatamente á approvação d'estas propostas.

6.ª que o conselho pedirá á assembléa extraordinaria as devidas auctorizações com urgencia acompanhando a sua exposição do balanço geral da companhia.

Tendo a commissão directora dado a sua demissão procedeu-se á eleição do novo conselho, em conformidade com a resolução 4.ª ficando eleitos por aclamação os srs.:

Drs. Campos d'Andrade Teixeira de Queiroz, Conde de Burnay, Manoel José Monteiro, Victorino Vaz, Reis Torgal, Pereira Carrilho, Antonio Centeno, Conde de Magalhães, Manoel Paes de Villas Boas, João Anastacio Carvalho, Manoel Castro Guimarães.

A parte reservada á representação dos credores estrangeiros ficou composta de 1 representante de cada um dos comités d'obrigatarios de Paris, Lyon e Berlin, Crédit Lyonnais, Société Lyonnaise e Darmstadter Bank.

Para as duas vagas no conselho fiscal foram nomeados os srs. marquez de Fontes e Santiago Gouveia.

Foi muito notavel o discurso do sr. Burnay justificando o motivo porque a commissão não apreciou os contractos com o Norte de Hespanha, Madrid, Caceres, Central Hespanhol e Oeste, pelo motivo d'esses contractos serem por demais complicados e de grande responsabilidade.

Se o Norte de Hespanha, disse o orador, se contenta que fiquemos com um cargo menor do que hoje temos e elle Norte aceita para si o restante d'esses encargos, é porque conta achar compensação no desenvolvimento que conseguirá para os seus portos á custa do de Lisboa que será o prejudicado.

Outro discurso do sr. conde que também fez impressão foi por occasião das eleições do conselho em que, alludiou aos antigos partidos, cujo desacordo lastima evidentemente commovido.

Declarou que não precisa entrar no conselho porque os negócios de sua casa já lhe são ocupação mais do que bastante. Obrigatarios e accionistas estrangeiros, porém, exigem-lhe que entre, e não pode eximir-se a isso.

Se o seu nome figura na lista e se ali o devia estar, é porque tem tenção de ver se administra os negócios alheios como tem administrado os seus próprios, elle que começou a sua vida ganhando 4.500 reis por mês como caixero de escriptorio e hoje está ali n'aquela assembléa tendo sido chamado por ministros de todos os partidos para tratar dos negócios mais importantes que interessam ao paiz.

O sr. Van Zeller declarou que uma noticia das *Novidades* de hontem, reproduzida nos jornaes de hoje, sobre um suposto desfalque do producto da subcripción nacional era completamente falsa.

Essa subcripción feita entre os empre-

gados da companhia elevou-se a... 7:855#820 reis
dos quaes já foram entregues..... 4:398#950 "
restando 3:456#870 "
em poder da companhia e em conta perfeitamente separada e prompta a entregar.

A falta de espaço á ultima hora inibi-nos de dar o nosso parecer sobre os resultados d'estes accordos que contamos serão os mais beneficos para as linhas portuguesas.

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

2.º Repartição — Caminhos de ferro

Condições para o fornecimento de 9.000 toneladas metricas de carvão de pedra, proprio para máquinas locomotivas, em dois lotes, o primeiro de 5.000 toneladas para a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, o segundo de 4.000 toneladas para a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, a que se refere o anuncio de 22 de dezembro de 1891

1.º Para ser admittido a licitar é necessário que o concorrente mostre que effectuou na caixa geral de depositos ou na sua delegação no Porto, em dinheiro ou em títulos da dívida publica portuguesa, pelo seu valor no mercado, o deposito provisório da quantia de 875.000 réis para o primeiro lote, e de 700.000 réis para o segundo, e que apresente documento pelo qual se obrigue a fazer o deposito definitivo de 5 por cento do preço da adjudicação.

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

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

3.º As cartas fechadas deverão conter:

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

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

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

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

«O abaixo assignado (profissão e residencia) obriga-se ao fornecimento de... toneladas (1.º ou 2.º lote ou totalidade do fornecimento) de carvão de pedra das minas de... que será embarcado no porto de... pelo preço a que se refere o anuncio da direcção geral das obras publicas e minas de 22 de dezembro de 1891.

(Data e assinatura.)

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

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

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

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

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

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

§ 2.º No deposito definitivo levar-se-há em conta ao arrematante o deposito provisório feito para o concurso e licitação.

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

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

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

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

12.º O carvão será hulha de primeira qualidade de recente extração, livre quanto possível de enxofre ou pyrites e matérias estranhas e deve:

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

2.º Não se tornar viscoso adherindo às grelhas;

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

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

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

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

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

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

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

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

17.º O carvão, duas vezes joirado, será, para o primeiro lote, posto em fragatas junto ao cais da estação do Barreiro; e, para o segundo, sobre wagons no cais da estação da alfandega do Porto.

18.º A pesagem do carvão será feita, para o primeiro lote, na báscula da estação do Barreiro, e, para o segundo, na báscula da estação da alfandega do Porto.

Os pagamentos serão realizados em vista dos pesos acima encontrados.

19.º Os pagamentos serão mensais e feitos, ou nas tesourarias do ministerio das obras publicas ou de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do sul e sueste e do Minho e Douro, como melhor convier ao fornecedor.

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

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

Não assistindo a qualquer das operações, ser-lhe-há dado conta pela administração.

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

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

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

24.º No lote n.º 1 a demora das fragatas, quando a houver, será contada depois das vinte e quatro horas da sua atracação ao cais da estação do Barreiro.

25.º As demoras das fragatas, a que se refere a condição antecedente, serão pagas a razão de 4.000 réis por cada vinte e quatro horas indivisíveis, quanto o peso do carvão por elles conduzido for superior a 35 toneladas, e de réis 3.400, quando sómente comportam até 35 toneladas.

26.º As fragatas que não podêrem atracar ao cais do Barreiro por motivo de força maior ou porque os cais estejam ocupados, ou em consequencia de baixa-maré, serão contadas as vinte e quatro horas para a descarga desde o momento em que o arraés tiver entregado a guia de bordo, e justificado n'essa occasião a impossibilidade que teve de fazer imediatamente a atracação, a qual deverá efectuar logo que cesse o motivo que o impediu na chegada.

27.º O fornecimento do carvão começará, tanto para o 1.º, como para o 2.º lote, no Barreiro e no Porto, o mais tardar quinze dias a contar da data que ao fornecedor for notificada a adjudicação do fornecimento, e será feito por forma que não serão recebidas de qualquer dos lotes menos de 1.000 toneladas, nem mais de 1.200 mensalmente; todavia o fornecimento de cada um dos lotes deve estar completo até ao dia 31 de maio de 1892.

§ unico. Se na época acima indicada o fornecimento de qualquer dos lotes não estiver completo, ou se em qualquer occasião o fornecimento mensal até então feito for inferior a 1.000 toneladas será por cada lote, imposta ao fornecedor do lote ou lots,

onde se der a falta, uma multa de 300 réis por cada tonelada que faltar á media mensal, podendo alem d'isso o governo rescindir, *ipso facto*, o contrato.

28.^a O preço de cada tonelada comprehende todas as despezas a fazer com elle até á sua entrega, feita nas condições especiaes indicadas para cada lote; a cargo do governo ficam unicamente os direitos consignados na pauta das alfandegas em Portugal e as despezas de pesagem, empilhamento e ensaios, no que respeita aos dois lotes, ficando a cargo do governo no primeiro lote ainda as despezas de descarga das fragatas no caes do Barreiro.

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

Direccão geral das obras publicas e minas, em 22 de dezembro de 1891.—O conselheiro director geral *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de Eça*.

Sua magestade El-Rei, a quem foi presente o officio n.º 1.908 de 16 do corrente mez, do director da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro: ha por bem ordenar que os apeadeiros de Campolide, Palhavã e Campo Pequeno, no Ramal de Santa Apolonia a Bemfica, com esta denominação approvedos em portaria de 12 de junho do corrente anno, passem a denominar-se respectivamente de Sete-Rios, Larangeiras e Entre-Campos, como propoz a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Paço, em 30 de dezembro de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco*.

Para a 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Direcção geral do commercio e industria

1.^a Repartição—Commercio

Tendo o commissario regio junto da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes informado o governo de que nas ultimas reuniões da assembléa geral extraordinaria da mesma companhia, se arguiram factos de summa gravidade que, se fossem provados, representariam infracção das leis em vigor e das prescripções dos estatutos da companhia;

Convindo verificar em prazo breve o que ha de verdade n'essas arguições a fim de, sendo fundadas, se proceder como de direito fôr e se salvaguardarem convenientemente os interesses do estado;

Visto o artigo 178.^º do codigo commercial;

Considerando que, tanto pelo citado artigo, como pelos contratos com a referida companhia, o governo tem o direito de fiscalizar todos os actos da administração da mesma companhia, que tiverem relação com os interesses do estado e do publico, e de mandar proceder ás investigações que julgar convenientes com respeito tanto a infracções de leis e regulamentos ou dos estatutos, como á gerencia financeira;

Ha por bem Sua Magestade El-Rei ordenar, pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria:

1.^º Que se proceda sem demora a uma syndicancia aos actos da administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que tiverem relação com os interesses do estado ou do publico, que se referirem á execução das leis e regulamentos em vigor e ao cumprimento das disposições dos estatutos, ou que disserem respeito á gerencia financeira da companhia, e muito especialmente á emissão e amortiscação de obrigações, a emprego de fundos, a aquisição de valores e a contractos de construção, exploração ou compra de linhas;

2.^º Que a syndicancia de que se trata seja incumbida a uma commissão composta do conselheiro Antonio de Serpa Pimentel, commissario regio junto da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, conselheiro Ernesto Madeira Pinto, director geral do commercio e industria, Francisco Perfeito de Magalhães, chefe da repartição de caminhos de ferro na direcção geral de obras publicas e minas, Manuel Francisco Vargas, engenheiro civil, e Augusto Cesar Guimarães da Silva, primeiro oficial da direcção geral da contabilidade publica; servindo o primeiro de presidente, o segundo de vice-presidente e o ultimo de secretario.

3.^º Que a commissão informe successivamente o governo dos factos que fôr apurando, para se tomarem immediatamente as providencias que as circumstancias reclamarem.

Paço, em 12 de janeiro de 1892—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco*.

Concorrente da linha de Lourenço Marques

Informam alguns collegas que a companhia neerlandesa, que tem por fim construir o caminho de ferro que segue da fronteira de Lourenço Marques em di-

recção a Pretoria, só conseguiu obter o capital necesario para a continuação d'esta linha por um emprestimo que foi feito ou garantido pela colonia do Cabo da Boa Esperança. Accrescenta-se, porém, que a condição essencial d'este emprestimo fôra que a companhia construiria dentro de poucos mezes a secção do caminho de ferro desde o rio Vaal até Pretoria, com a qual se estabelecerá a ligação da capital do Transvaal com o Cabo da Boa Esperança.

Assim é, com effeito, porque o *Journal des Mines* folha que tem grandes ligações com tudo que se refere a South-Africa, dá a seguinte noticia em que se detalha aquella operação:

Reina uma grande satisfação na colonia do Cabo e na republica do Transvaal, devida aos resultados das deliberações, entre os representantes da colonia e os do governo da Republica Sul-Africana e da companhia neerlandesa dos caminhos de ferro sul-africanos, sobre o prolongamento da rede do Cabo a partir de Bloemfontein. Segundo o accordo tomado, o governo do Cabo faz um adiantamento de 7 1/2 a 10 milhões ao paiz, com a garantia de 4 % do governo do Transvaal, e a companhia neerlandesa compromette-se a acabar a linha até Johannesburg nos oito mezes que seguirão a conclusão da ponte sobre o Vaal, ou em dez mezes, a datar do dia em que o governo do Cabo abrir á exploração a secção de Bloemfontain ao rio Vaal.

COMMERCIO PORTUGUEZ

RESUMO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS, INCLUINDO O DO OURO E PRATA EM BARRA E EM MOEDA, DE JANEIRO A SETEMBRO DE 1890 E 1891

(Valores em mil réis)

Importação para consumo

| | 1890 | 1891 |
|--|------------|------------|
| Animaes e seus productos..... | 1.495:962 | 1.617:970 |
| Lã e pellos..... | 1.425:289 | 1.197:190 |
| Seda..... | 905:012 | 744:957 |
| Algodão..... | 2.803:132 | 2.268:099 |
| Linho e seus congeneres..... | 607:087 | 531:634 |
| Madeira..... | 918:492 | 871:488 |
| Substancias mineraes, vidro, crystal, etc | 2.984:376 | 2.707:324 |
| Metaes..... | 2.249:233 | 2.025:703 |
| Substancias alimenticias..... | 9.399:827 | 10.267:456 |
| Instrumentos, machinas, e utensilios, etc..... | 2.626:626 | 1.889:074 |
| Diversas substancias e productos..... | 888:945 | 762:755 |
| Manufacturas diversas..... | 2.362:947 | 2.051:652 |
| Mercadorias livres de direitos..... | 4.887:630 | 4.063:202 |
| Taras..... | 65:325 | 83:726 |
| Somma..... | 34.068:883 | 31.082:830 |
| Ouro e prata em barra e em moeda... | 12.035:625 | 6.154:922 |
| Total..... | 46.104:508 | 37.237:752 |

Exportação nacional e nacionalizada

| | | |
|---|------------|------------|
| Animaes e seus productos..... | 202:321 | 175:980 |
| Lã e pellos..... | 157:175 | 148:448 |
| Seda..... | 17.170 | 8:425 |
| Algodão..... | 89:548 | 82:525 |
| Linho e seus congeneres | 15:014 | 16:429 |
| Madeira..... | 113:902 | 136:261 |
| Substancias mineraes, vidro, crystal, etc | 270:737 | 304:884 |
| Metaes..... | 138:614 | 173:703 |
| Substancias alimenticias | 10.362:953 | 10.161:106 |
| Instrumentos, machinas e utensilios, etc..... | 103:494 | 117:634 |
| Diversas substancias e productos..... | 1.996:556 | 1.952:830 |
| Manufacturas diversas..... | 187:097 | 163:537 |
| Mercadorias livres de direitos..... | 2.313:604 | 1.865:178 |
| Somma..... | 15.968:185 | 15.306:940 |
| Ouro e prata em barra e em moeda... | 7.956:898 | 22.532:123 |
| Total..... | 23.025:083 | 37.839:063 |

Exportação estrangeira e ultramarina

| | | | |
|--|----------------|-----------|-----------|
| Diversas mercadorias. | Reexportação. | 5.301:755 | 6.072:138 |
| | Transito . . . | 2.454:268 | 1.889:958 |
| | Somma . . . | 7.846:003 | 7.962:096 |
| Ouro e prata em barra e em moeda . . . | Reexportação. | — | 93:691 |
| | Transito . . . | 675:000 | 1.202:400 |
| | Somma . . . | 675:000 | 1.206:991 |
| Total . . . | | 8.521:003 | 9.258:187 |

Carteira dos Accionistas

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

A partir do dia 2 de janeiro proximo futuro será distribuido á conta do juro correspondente ao coupon n.º 4 das obrigações da Companhia a quantia de 500 réis por cada uma obrigação. Este pagamento far-se ha n'esta cidade, na séde da Companhia, rua Nova do Carvalho n.º 71, 2º.

Os recibos respectivos juntamente com os titulos nominativos ou com os coupons deverão ser entregues de ante vespera para se conferirem e serem carimbados.

Nos titulos nominativos será posto um carimbo com a seguinte indicação: «Pago 500 réis (ou 2.500) á conta de juros vencidos em 1-7-91» (conforme os titulos forem de uma ou cinco obrigações) e restituídos depois contra a cautella.

O coupon n.º 4 será carimbado com a seguinte indicação: «Pago por conta 500 réis (ou 2.500 réis)» (conforme os titulos forem de uma ou cinco obrigações) e restituídos tambem depois contra cautella.

O pagamento que não se effectuar durante o mez de janeiro terá lugar em todos os sabbados dos mezes seguintes.

Os impressos para recibos distribuem-se na Companhia.
Lisboa, 31 de dezembro de 1891.

Amortisamento de obrigações

Previne-se os srs. portadores das obrigações que foram sorteadas em 10 do corrente e cujos numeros constam do annuncio publicado no *Diario do Governo* de 12 do mesmo mez, de que o reembolso das mesmas se effectua na séde da Companhia a partir de 1 de janeiro proximo futuro, devendo os titulos respectivos ser depositados de ante-vespera para conferencia, e em troca da cautella respectiva, contra a qual se effectuará o pagamento.

Outrosim são informados os srs. portadores dos referidos titulos de que os coupons n.ºs 4 e 5 pertencentes aos mesmos são pagos integralmente.

Lisboa, 31 de dezembro de 1891.

Companhia dos Caminhos de Ferro
Portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados de que, do dia 1 de janeiro em diante, será paga uma 2.ª prestação de réis 360 sobre a coupon n.º 16.

O pagamento effectuar-se-ha á vista do dito coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira «Payé 2 f.», que será entregue ao portador para ser apresentado logo que seja anunciado novo pagamento.

Os coupons serão pagos e carimbados: em Lisboa, na séde da Companhia, rua Capello, n.º 5; em Paris, na thesouraria da Société de Dépôts et de Comptes Courants, 2, Place de l'Opéra; em Londres, na casa Morton Rose & C.º, Bartholomew Lane, E, 2.

Boletins financeiros

Lisboa 15 de janeiro de 1892.

Não começa bem o anno de 1892. Quando as dificuldades que tanto haviam sobresaltado o paiz pareciam attenuadas e se esboçavam as mais fundadas esperanças de que em breve seriam completamente removidas, uma inesperada e até aqui inexplicada crise politica, forçando a demissão do sr. ministro da fazenda, veiu anular tantos sacrifícios feitos e lançar novamente no espirito publico a inquietação e a incerteza, que por muito serão decerto agravadas pelo conhecimento das graves declarações feitas no parlamento pelo sr. Marianno de Carvalho e que foram, apesar das justificadas reservas, o suficiente para fazer comprehender a gravidade da nossa situação economica e financeira e a necessidade de se attentar nos meios de a modificar tanto quanto possível para evitar desastres sem remedio. Em seguida ádemissão do sr. mi-

nistro da fazenda o ministerio foi obrigado a reconhecer que se não podia conservar no poder, nem tentar uma remodelação ou reconstituição, e deu a sua demissão collectiva. A crise está, pois, aberta, e até á hora em que escrevemos não temos elementos que nos habilitem a indicar qual a solução mais provável que ella possa ter, inclinando-nos comtudo a que se adoptará n'um sentido definidamente politico.

Os dois grandes factos da quinzena, antes da crise ministerial mas quasi coincidindo com ella, foram:—a revelação trazida a publico das bases do novo contracto celebrado entre o governo e o Banco de Portugal e que, por todas as razões de conveniencia publica haviam sido superiormente consideradas como de natureza reservada até que fosse opportuno dar publicidade não só a esse documento, mas tambem aos que d'ele directamente derivassem;—a nova phase em que entrou a chamada questão dos Caminhos de Ferro, que de ha tanto tempo nos estava compromettendo seriamente o credito. Dos incidentes da assembléa geral, da camara dos deputados e das suas consequencias até á recente prisão e processo de dois administradores, da syndicancia ordenada pelo governo e da anunciada demissão do Conselho d'Administração, que amanhã se deve tornar efectiva, se occupa largamente esta folha e por isso nos não alongamos em informações e minúcias. Diremos, comtudo, que a opinião recebeu muito bem os actos de energia praticados nos ultimos dias, sendo muito provável que elles igualmente produzam boa impressão no estrangeiro onde tinha passado em julgado a supposta connivencia do governo com os actos da administração da *Companhia dos Caminhos de Ferro*, que mais profundamente haviam indignado os accionistas e os obrigacionistas estrangeiros.

A quinzena, que havia começado bastante animada, modificada um pouco favoravelmente o cambio do Brazil, tendo se encerrado, sem maior novidade, as contas do fim do anno, sem numero sensivel de fallencias, nem avultados protestos de letras, antes pelo contrario, nada havendo de anormal n'esse movimento, sendo mais fortalecedoras as noticias recebidas do estrangeiro ácerca do restabelecimento do credito portuguez, dizendo se até em vias de negociação, em condições muito aceitaveis, um emprestimo, em que principalmente figuraria a casa Rothschild, tendo apenas subido o cambio sobre Paris e sobre Londres por causa dos pagamentos a realizar alli e que haviam determinado a procura de papel com aquellas divisas, termina com uma nova baixa, que provavelmente se tornará ainda mais sensivel do que a iniciada em maio do anno passado. A occasião não é a mais azada para previsões e para calculos, por faltar para isso uma base segura como seria a de conhecer quem é o novo ministro da fazenda e o grau de confiança que pôde inspirar ao paiz e ao estrangeiro. A conjuntura affigura-se-nos muito difícil e oxalá que, se a sahida do sr. Marianno de Carvalho teve causas mais especiosas do que as que foram reveladas ao publico, como é facil de acreditar, não hajam que arrepender-se cêdo os que porventura não tenham sido alheios a este jogo manifestamente politico.

Os fundos portuguezes ficaram hoje cotados em Paris a 30,62 e em Londres a 31. Na Bolsa de Lisboa venderam-se:—Obrigações do emprestimo de 1888 (4 p. c.) a 16.7300,—acções do Banco de Portugal (1862) a 100.7000 réis—titulos da dívida externa, 89,95. Fora da Bolsa venderam-se:—Obrigações predias de 6 p. c. a 90.7000 réis,—obrigações predias de 5 p. c. a 82.7900 réis. Foram offerecidos 38.7000 réis por letras do Credito Real do Brazil (ouro),—51.7000 réis por acções Carrls de Ferro,=82.7500 réis por obrigações predias de assentamento de 5 p. c. Cotação das inscrições de assentamento s. c., 40 p. c.

A' ultima hora chega-nos a noticia da conclusão do tratado de commercio entre Portugal e Brazil, cuja vantagem e alcance são manifestos.

J. F.

Bolsa de Paris, 13 de janeiro.

O mercado resente se cada vez mais da exagerada campanha de alta, emprehendida pelos banqueiros no ultimo outono, por occasião da emissão do Russo 1891, sem outra razão mais do que a de fazer subir as cotações e mantel as contra tudo e contra todos em taxas inverosimeis. Os grandes estabelecimentos financeiros nunca temem levar os mercados além dos limites do rasoavel, seja n'um seja n'outro sentido porque é evidente que uma tal reacção não pôde fazer-se de um só golpe; foi preciso pois, por um instante, aliviar o mercado para lhe facilitar um novo esforço.

Pois bem; nos vae-vens da alta e da baixa a especulação foi por ta. forma mal tratada, que hoje já não quer por preço algum

etôntria sua posição e esta abstenção prejudica tanto as transações gerais que não se sabe se estamos em janeiro ou se nos achamos transportados à mais morta estação de julho.

O 3% mantém-se sem negócios a 95,30. O novo lebado de 75 fr. troca-se facilmente a 95,10 e o 4 1/2% é muito procurado inscrevendo-se a 105,70.

O Italiano, ex coupon, enfraquece a 90 fr. o Exterior e o Portuguez não valem já senão 64 e 31 1/8.

Os valores de crédito estão paralysados: 1225 o Foncier 805 o Crédit Lyonnais e 697 o Banco de Paris.

Sem modificação os Caminhos franceses; 1485 o Lyon, 1782 o Norte.

O Suez desceu muito, a 2660 depois de 2725 e mesmo mais. O Panamá continua oferecido a 22 não obstante todos os boatos de reconstituição do negocio.

Em resumo mercado desanimado, negócios desanimado, compradores indiferentes; o pior, sem esperança de melhora por enquanto.

G. Tessard

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

| BOLSAS | TÍTULOS | 1892 — JANEIRO — DIAS | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|--------------------------------------|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|---|---|---|
| | | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | — | — | |
| Lisboa . . . | ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . . | 46.500 | 46.500 | 46.500 | — | 46.500 | — | 47.500 | 47.500 | 48.000 | 47.000 | 47.500 | — | — | — | |
| | » Ascensores mechanicos . . . | 65.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| | OBRIG. Comp. Real Portugueza . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| | » Nacional . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Paris . . . | ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . . | 59.000 | 59.000 | — | — | — | — | 59.000 | 59.000 | 59.000 | — | 59.000 | — | — | — | |
| | » Atravez d'Africa . . . | 62 | 65 | 63,75 | 65 | 70 | — | 70 | 77,50 | — | 66,25 | 65 | 66 | — | — | |
| | » Madrid-Caceres-Portugal . . . | — | — | — | — | — | — | 61,25 | — | — | 61,25 | 61,25 | — | — | — | |
| | » Norte de Espanha . . . | 224 | 228,50 | 227,50 | — | 228,50 | 230 | 229 | 224 | 243 | — | — | 209 | — | — | |
| Paris . . . | » Madrid-Zaragoza Alicante . . . | 245 | 229 | 220 | 240,50 | 242,50 | 248,75 | 247,50 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | » Andaluzes . . . | 335 | 342,40 | 342,50 | 325 | 340 | 342 | 342,50 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | OBRIG. Comp. Real Portugueza . . . | 430 | 436 | 437,50 | 436,50 | 436,50 | 437 | 436,50 | 436,50 | 430 | 429 | 420 | — | — | — | — |
| | » Madrid-Caceres-Portugal . . . | 435 | 436 | 440 | 435 | 436,50 | 438 | 436 | 435 | 435 | 433 | 430 | — | — | — | — |
| Londres . . . | » Norte Espanha, 4.ª hypotheca . . . | 350 | 360 | 365 | 363,50 | 359 | 367 | 360 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | » Atravez d'Africa . . . | — | — | — | nom. | nom. | — | nom. | nom. | nom. | nom. | nom. | — | — | — | — |
| | » C.ª da Beira Alta . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | » Atravez d'Africa . . . | nom. | — | — | nom. | nom. | — | nom. | nom. | nom. | nom. | nom. | — | — | — | — |
| Amsterd . . . | » Atravez d'Africa . . . | 34 | — | — | 34 | 32 | — | 54,87 | 54,50 | 6,50 | 52 | 54,50 | — | — | — | — |
| Bruxellas . . . | » Atravez d'Africa . . . | 56 | — | — | 56 | 56 | — | 56 | 56 | 56 | 56 | 66 | — | — | — | — |
| Berlim . . . | » Companhia Real 4 1/2% . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

| Linhas | Periodo de exploração | RECEITAS NO PERÍODO | | | | | | DESDE 1 DE JANEIRO | | | | | | Observações | |
|-------------------------------------|-----------------------|---------------------|------------|-----------------|--------|------------|-----------------|--------------------|---------------|----------------------|------------|---|-------------|--------------------------------------|--|
| | | 1891 | | | 1890 | | | Totaes | | Diferença a favor de | | | | | |
| | | Kil. | Totaes | Kilo metri- cas | Kil. | Totaes | Kilo metri- cas | 1891 | 1890 | 1891 | 1890 | — | — | | |
| COMPANHIA REAL | de a | | | | | | | | | | | | | | |
| | 17 23 | Desemb. | 689 | 163.420:000 | — | 689 | 244.103:710 | 429:739 | 2.923.600:940 | 3.444.207:380 | — | — | 247.606:470 | (1) Compre- | |
| | 24 31 | » | 75.474:000 | 109:537 | — | 89.390:290 | — | — | — | — | — | — | — | hende as li- | |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | nhas de Les- | |
| Nova rede garan- tida (2) . . . | 17 23 | » | 168 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | te e Norte e | |
| | 24 31 | » | 7.536:000 | 44:976 | — | 4.450:000 | 6:846 | 250.227:000 | 210.781:000 | 39.443:000 | — | — | — | ramaes de | |
| Sul e Sueste . . . | 3 9 | » | 475 | 44.986:000 | 25:233 | 475 | 43.634:050 | 28:657 | 693.287:685 | 644.933:430 | 48.354:335 | — | — | Caceres e | |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Coimbra e as | |
| Minho e Douro . . . | — | — | 340 | — | — | 340 | — | — | — | — | — | — | — | da nova rede | |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Cintra-Tor- | |
| Beira Alta . . . | 3 9 | Desemb. | 253 | 5.098:283 | 20:454 | 253 | 2.519:243 | 40:076 | 298.794:488 | 349.343:890 | — | — | 50.349:402 | res, ramal de | |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Cintura, ur- bana e Cas- caes. | |
| Nacional (Mirandella e Vizeu) . . . | — | — | 103 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | (2) Compre- hende a linha | |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | de Torres-Fi- gueira ramal | |
| Guimarães . . . | 12 18 | Novemb. | 33 | 778:530 | 22:898 | 34 | 824:890 | 24:264 | 5.489:356 | 288:370 | 200:986 | — | — | de Alfarel- los, e Beira | |
| | 19 25 | » | 853:885 | 25:416 | » | 893:545 | 26:279 | 55.734:244 | 53.776:883 | 4.957:356 | — | — | — | Baixa. | |
| Norte de Hespanha . . . | 16 22 | Desemb. | 2803 | P 1.747:593 | 643 | 2803 | 4.520:779 | 543 | 72.943:290 | 68.543:431 | 4.432:456 | — | — | — | |
| | 23 31 | » | 4.990:577 | 740 | » | 4.774:200 | 633 | 74.939:867 | 70.287:534 | 4.648:533 | — | — | — | — | |
| Madrid-Zaragoza- Alicante . . . | 10 16 | » | 2572 | 4.384:860 | 548 | 2672 | 4.088:429 | 407 | 54.374:808 | 52.229:724 | 2.142:087 | — | — | — | |
| | 17 23 | » | 4.356:484 | 508 | » | 4.030:079 | 426 | 55.728:292 | 53.368:799 | 2.359:493 | — | — | — | — | |
| Andaluzes . . . | 23 31 | » | 4.228:283 | 459 | » | 4.037:000 | 432 | 56.956:575 | 54.405:799 | 2.550:775 | — | — | — | | |

A Exposição Industrial do Porto

III

Entremos no palacio.

Exagerariamos se dissessemos que o efecto é surpreendente, maravilhoso; somos apenas justos declarando que é muito agradável a impressão que nos produz aquella vasta nave, cheia de productos de todas as especies, n'uma promiscuidade interessante.

Ao centro, vitrines em que se expõem artigos de vestuário, de conservaria, pyrotechnia, garrafas da fabrica da Aurora, tecidos das fabricas da Covilhã, Torres Novas, Arrentella, e muitos outros pontos; mais adiante a ceramica da fabrica das Devezas; no palco, velludos, passamaneria, bordados, damascos; por toda a parte um sem numero de productos que impossivel se torna descrever.

Vamos, pois, respigar aqui e ali o que ha de mais notavel, especialmente na industria dos metaes e materiaes diversos.

Começaremos pelos lindos marmores de Vimioso, dos quaes temos, a meio da nave, não só uma bella mesa, digna do mais luxuoso palacio, como diversos outros objectos, algumas folhas, etc.

Como nos faz pena que esse bellissimo producto portuguez, muito superior em beleza, em facilidade de ser trabalhado, tão original, tão unico, que não ha pedra estrangeira que possa assimilar-se-lhe, não seja o adoptado para a cobertura de tantos milhões de moveis que em Portugal se fabricam, para o revestimento de tantas paredes e fachadas, indo-se buscar a Carrara os seus marmores bem menos apreciaveis do que aquelles.

Verdade seja que nem todas as culpas cabem á industria da mercenaria nem á da construcção. Os marmores e alabastros de Vimioso e Miranda do Douro ja zem esquecidos nas suas pedreiras por falta de comunicações e de uma companhia que ponha hombros potentes ao negocio, de que tiraria um bom resultado.

Em 1890 o engenheiro sr. Costa Serrão apreciou os lucros liquidos em 66 contos; em outubro ultimo o seu collega sr. Castanheira das Neves reputou-o annualmente em 69 contos, deduzido mesmo um encargo annual de um emprestimo de 260 contos em obrigações de 5 %.

Pois, não obstante, continua em projecto uma empreza que tão certos beneficios daria, e na ultima estatística aduaneira que aqui temos sobre a mesa vemos que só d'este material importámos em 1890 o valor de 13:674.000 réis, quasi tudo de Italia.

N'uma elegante vitrine os muitos e variados productos da fabrica Estacio (Companhia Hygiene), de Lisboa; medicamentos, perfumarias, licôres espumantes, etc.

E' esta uma industria de que nos devemos orgulhar, pela perfeição a que os srs. Estacio & Comp.^a, fundadores da fabrica no Campo Pequeno, conseguiram levar os seus productos; devendo notar-se que a existencia de uma fabrica n'estas condições significa uma garantia para os consumidores que tem a certeza de que o medicamento que applicam é feito com ingredientes puros e não falsificados, como tantos que nos veem dos outros paizes.

Os licôres espumosos, uma especialidade d' aquella fabrica, são não só perfeitos, como uma bebida a seu tempo hygienica e saborosa bem superior a quantos cognacs, chartreuses, kummel e tantas beberagens estrangeiras. Citaremos como exemplo o licôr de romã que ali provámos e podemos garantir que é saborosissimo.

A' esquerda a fundição do Ouro expõe um motor de 5 cavallos uteis, nora de alcatruzes e estanca-rios, muito usada na nossa Africa e feita mesmo segundo indicações dos governadores d'aquellas nossas possessões, uma prensa lithographica, trabalho aprimorado e difficilimo, que por aquella unica vez se conseguiu em Portugal, graças á tenacidade e espirito emprehendededor do activo director da fabrica, o sr. Souza Cruz.

Segue no mesmo alinhamento a fundição de Massarellos.

Expõe um torno, prélos, machina de abrir escateis, tear mechanico trabalhando.

Ao lado a fundição da Arrabida apresenta varias peças de machinas.

Em frente sob a outra galeria, a Empreza Louzifera ao Norte de Portugal mostra-nos bellos artefactos em louza, mesas, columnas, tanques, jarrões, etc.

Bem proximo ostenta-se uma bonita installação de mosaicos da fabrica de Lisboa do sr. Pinto de Magalhães, fabrica á qual já aqui nos referimos e cujos productos são de uma perfeição que em nada invejam os similares estrangeiros.. nem mesmo os ladrilhos inglezes com que á custa do nosso Estado foi forrado o novo edificio dos banhos do Luso...

Ao fim, junto da porta, um producto bem nosso conhecido e de que nos estamos servindo n'este momento — as tintas Cambournac.

Do outro lado uma pequena e elegante installação, tambem de fabrica a que já nos temos referido, mas que nos apresenta algumas surprezas. São os pregos, botões, colchetas, attaches, etc., da fabrica Schalck, successores, de Lisboa.

Ahi está um producto que por completo ignoravamos se fabricasse entre nós e de que, portanto, nos abasteciamos de procedencia estrangeira — os attaches. Fomos saber na exposição do Porto que tambem os tinhamos cá, imediatamente os preferimos e já podemos dizer, por experientia propria, que são preferiveis aos que usavamos, sem que sejam mais caros.

Notemos ainda, proximo da porta lateral, uma boa collecção de lanternas e pharoes para caminhos de ferro da fabrica Lemos, largo dos Loyos, no Porto, e depois d'isto e do muito mais que temos a ver na nave central e de que seria prolixo dar a descripção, atravessemos esta nave para o salão dos bilhares, onde temos a apreciar varios moveis de ferro e de madeira; duas industrias cujo grau de aperfeiçoamento bastante impressiona os visitantes.

Nas mobilias de ferro toma o primeiro lugar o sr. Silva Almeida, de Lisboa (P. dos Restauradores) que ali expõe camas, cadeiras, mesas, etc. de grande perfeição de fabrico, e entre elles uma novidade para nós, as camas systema inglez fabricadas em Portugal.

E' pequena a collecção n'este genero, pobre a varieidade nos desenhos, mas nem por isso nos enche menos de entusiasmo que aquelle artefacto se fabrique aqui, nem regateamos os louvores á iniciativa e tenacidade do seu fabricante que contamos em breve conseguira dar ao publico maior sortimento para escolha dos seus modellos.

Em quanto á mobilia de madeira exposta por diversas marcenarias do Porto, viuva Silva & C.^a, marcenaria a vapor «A Economica», Alvaro Coelho, e outros, ha uma forma de emitir resumidamente o nosso parecer: —nunca vimos melhor acabamento, mesmo no estrangeiro.

Terminam aqui os nossos principaes apontamentos e com elles os nossos artigos sobre esta exposição que vae em breve encerrar as suas portas: o que não ter-

mina, porém, é o nosso desejo de que este relativamente notável certamen fructifique; que as 50.000 pessoas que a teem visitado,—consumidores se convençam de que teem todo o interesse em gastar produtos nossos;—operários aprendam a aperfeiçoar os seus artefactos e a tirar, da admiração com que o público lhes admira, estímulo bastante para mais vitoriosamente combaterem a invasão estrangeira e melhor satisfaçam ao gosto que no público esses produtos criaram.

Não nos furtamos ainda a expender uma ideia, bem desejosos de que outros a tomem como sua, contanto que a ponham em prática.

Agora que a exposição vai fechar, que durante muito tempo o público teve onde adquirir artefactos genuinamente portugueses, onde examinar os progressos que se vão dia a dia operando nas nossas manufacturas; agora que o seu espírito se vai voltando com certa sympathia para a nossa indústria, parte porque ella é para muitos uma novidade,—parte por motivo da elevação dos cambios que encarece a importação; seria, a nosso ver, uma empresa lucrativa e um bom serviço ao paiz abrir um estabelecimento em que provadamente só se vendessem produtos nossos.

Em lugar de tantos bazares que enxameiam as cidades, de bijouterias alemãs, francesas e austriacas, não daria bons resultados um armazém em que figurasseem tantos bellos artefactos que ali vimos todos na exposição, onde o público comprasse com conhecimento da fabrica de que se surtia, e o que apenas quizesse ver, podesse à vontade examinar o que amanhã precisaria adquirir?

Parece-nos bem que não perderia o capital e o tempo quem tal emprehendesse.

Ahi deixamos a ideia à nobre e iniciadora cidade do Porto, da qual nos despedimos, por agora, felicitando-a mais uma vez pela sua exposição.

Linhos portuguezas

O elevador em Gaya.—Pelo sr. administrador do concelho de Gaya foi remetido ao sr. governador civil do distrito um processo instaurado pela Parceria dos Elevadores, em Gaya, para a expropriação de uma faixa de terreno pertencente aos herdeiros de Manoel Pereira Guimarães e Silva.

O referido processo veiu enviado para Lisboa com o fim de ser decretada a expropriação do terreno por utilidade pública.

Loanda a Ambaca.—O nosso estimado collega *Correio de Loanda* dá-nos os seguintes esclarecimentos estatísticos sobre esta linha:

O caminho de ferro de Loanda a Ambaca, aberto à exploração até ao quilometro 180, rendeu

| | |
|------------------|------------|
| em julho..... | 4:786.710 |
| em agosto..... | 5:611.7540 |
| em setembro..... | 6:222.7910 |

O rendimento medio em cada dia, foi:

| | |
|------------------|----------|
| em julho..... | 154.7320 |
| em agosto..... | 181.7017 |
| em setembro..... | 207.7430 |

Como se vê o rendimento vai aumentando de dia a dia, o que nos alegra muito, e maior virá a ser quando chegar ao concelho de Cazengo.

Os viajantes transportados foram:

| | |
|------------------|-------|
| Em julho..... | 4:290 |
| Em agosto..... | 4:718 |
| Em setembro..... | 4:628 |

Tem viajado por esta linha d'esde janeiro de 1889 até 30 de setembro ultimo 89:648 passageiros, que pagaram 45:638.7690 réis.

Desde a inauguração em janeiro de 1889 até 30 de setembro ultimo, rendeu o transporte de viajantes e mercadorias 74:521.7070 réis, em 1003 dias.

Linhos Hespanholas

Canfranc.—O conselho da administração do caminho de ferro de Canfranc decidiu construir dois novos tunneis, um ao quilometro 77, proximo a Anzanhigo, e outro no Rapitan, proximo a Jaca.

E' tanta a actividade com que se está procedendo ao assentamento da via ferrea nas secções em que a construção está terminada que já se pode dizer que o caminho de ferro chegou à falda dos Pyrinéos; a locomotiva conduz já material até às imediações do local chamado a *Garoneta*.

Linares a Almeria.—Estão ha alguns dias em Fonzelias os engenheiros da linha ferrea de Linares a Almeria, ocupados na medição e traçado do caminho, na parte mais proxima da referida povoação.

Segundo o que o público diz, o caminho de ferro passará a menos de 1,5 quilometros de distancia de Fonzelias, ponto em que haverá uma estação.

Estão se executando com a maxima actividade as pontes d'este mesmo caminho de ferro, sobre os rios Guadalquivir e Guadalimar.

Estão já comprados os terrenos em que se ha de construir a estação de Alcubellas Gergal.

As obras do edifício não tardam em começar-se, segundo foi dito por pessoa auctorizada a um nosso collega de Madrid.

Elgoibar a Deva.—Estão concluidos os dois tunneis de Calquizano e Isuregui, do caminho de ferro de Elgoibar a Deva. O ultimo mede 252 metros de comprimento.

Alicante a Dénia.—Devem começar brevemente os trabalhos para a construção do caminho de ferro de via estreita, entre Alicante e Dénia.

Madrid a Tarragona.—O engenheiro D. Antonio Riera Gallo está procedendo aos estudos para a construção de um caminho de ferro economico de Madrid a Molina de Aragon, passando pelos celebres banhos de Trillo, para chegar até o porto de Tarragona, e poupano assim um percurso de mais de 150 quilometros, em relação á via actual Zaragoza-Lérida.

Madrid a Villa del Prado.—Já está aberta ao público toda a linha de Madrid a Villa del Prado, ou seja desde este ultimo ponto a Navalcarnero, que era a secção que faltava, podendo por ella circular as locomotivas com balastro e pedra, de que a linha carece, em consequencia da natureza do terreno que atravessa e das constantes chuvas que teem caido.

Engoibar a San Sebastian.—Teve lugar no dia 2 a inauguração oficial do grande tunnel *Zudugaray*, na linha de Elgoibar a San Sebastian, assistindo numerosa concorrência da imprensa e muitos convidados, entre os quais figurava n varias senhoras.

A comitiva saiu de San Sebastian em comboio especial composto de grande numero de carruagens.

Em todas as estações do transito o povo saudou a passagem da locomotiva, que era recebida com musicas, foguetes e aclamações.

Às dez da manhã chegou a expedição ao tunel, que se decidiu fosse passado a pé, sendo illuminado por fogos de Bengala em toda a sua extensão que é de 800 metros. Entrara n adeante as senhoras, acompanhadas pelos engenheiros da linha, seguindo depois o governador, convidados, musica e trabalhadores.

No meio do trajecto o fumo das luzes era tão denso que se tornava quasi impossivel respirar, pelo que se levantou algum alarme, ouvindo-se gritos afflictos que produziram grande panico dentro do tunel, e a fuga da maior parte dos visitantes. Alguns ainda prosseguiram, contando-se entre estes as senhoras que deram provas de grande valor.

Depois de apagadas as luzes purificou-se a atmosphera, tornando possivel o transito.

A saída do tunel, o povo em massa esperava a chegada dos viajantes, que foram recebidos com aplausos. Particularmente as senhoras foram alvo de grande entusiasmo. Bem o mereciam.

Em Zaranz foi celebrada uma missa solemne, e em seguida um grande banquete na casa Consistorial.

Linhos estrangeiras

FRANÇA

Annuncia se que um syndicato inglez, composto de homens technicos e financeiros, acaba de tratar com M. Ch. Lounier, en-

genheiro concessionario do caminho de ferro de cremalheira de Bagnères de Luchon a l'Entecade, para que logo que as ultimas formalidades estejam concluidas para obter que a linha projectada seja declarada de utilidade publica, se constitua uma sociedade, e os trabalhos de construcção começem.

Esta linha de cremalheira, que terá o nome de Righi frances, será a primeira do seu genero em França. Partirá da cota de 640 metros para atingir a altitude de 2065. O ponto de partida será na estação thermal de Bagnères de Luchon, e depois de uma subida de 1:200 metros, proximamente, irá finalizar n'uma estação climatorica, onde os viajantes encontrarão todas as commodidades e confortos desejeáveis.

Esta linha será um novo motivo de atracção para a região dos Pyrinéos.

Dissémos que devia estar concluido durante tres semanas um novo caminho de ferro alpino, o de Rothhorn. Este caminho de ferro é o mais elevado dos Alpes, devendo conduzir o viajante ao alto da montanha por uma linha de surprehendente belleza. Alcança a altitude de 2:351 metros, mais 67 metros que o caminho de ferro do Pilatus.

O sistema adoptado é o de cremalheira Abt.

BELGICA

A administração dos caminhos de ferro do Estado Belga decidiu que a partir de 1 de maio proximo a hora da estação na rede belga sera regulada pelo meridiano de Greenwich. As diversas administrações do parlamento do caminho de ferro, correios e telegraphos foram convidadas a modificar n'essa conformidade, e desde essa data, todos os documentos administract vos (guia de viajantes horarios, etc.) referentes á organisação do serviço de comboios, de paquetes, de postas etc. A hora actual do caminho de ferro regula pelo meridiano de Bruxellas, o qual tem uma diferença a mais de 17 minutos e 19 segundos sobre o de Greenwich, e 8 minutos sobre o de Paris.

O meridiano de Greenwich é adoptado actualmente pela Inglaterra, a Austria, a America e a Suecia.

RUSSIA

Diz-se que o governo russo se resolveu a pôr em execução o projecto de uma nova linha ferrea entre o Caucaso e a Persia.

Esta linha deve partir de Adgicaboula, ao sudoeste de Bakou, atravessar o Mougan, passar pelas cidades de Béliassouvar e Leucoran e tocar no porto fronteiro da Persia, Astara. E' ao engenheiro Radzyg, agente dos caminhos de ferro da Corôa que estão encarregados os estudos preliminares d'esta linha, o qual nas suas excursões tem estudado o traçado e assegura que a construcção da projectada linha não oferecerá a menor dificuldade.

A maior parte do trajecto é em terreno plano, e das pequenas pontes a construir apenas a do Koura terá certa importancia.

INGLATERRA

Formou-se em Londres uma companhia *Hampstead Saint-Pancras and Charing Cross Railway Company*, tendo por fim a construcção de uma linha subterrânea, destinada a ligar a gare de Charing-Cross ao bairro nordeste de Londres. As plantas e projectos vão ser presentes ao Parlamento e ao *London County* onde serão discutidos na proxima sessão.

INGLATERRA (COLONIAS)

Um relatorio oficial publicado recentemente sobre os caminhos de ferro da India em 1890-91 mostra que a rede total comprehende 16.966 milhas, das quais 874 foram postas em exploração durante o anno.

O Estado possue 13.750 milhas, sendo 8.077 exploradas pelas companhias e 4.860 pelo Estado mesmo.

As companhias teem garantia de producto sobre 2.588 milhas.

EGYPTO

Os jornaes de Constantinopla, turcos, gregos, armenios, e mesmo ingleses, teem-se ocupado com a inauguração da linha de Jaffa a Jerusalém, sobre a qual dão numerosos detalhes.

Todos são de opinião que o porto de Jaffa tira importantes vantagens com aquella linha.

O governador do Egypto e a Companhia do Canal do Suez seram-se d'accordo na construcção e funcionamento do tramway a vapor que ha de ligar Port-Said a Ismailia. Este tramway é destinado ao transporte de passageiros e suas bagagens. A companhia já possue 301 kilometros de carris; e os 45 que faltam estarão concluidos ainda no proximo anno. A companhia deverá conservar o tramway em bom estado até que o governo mande construir o caminho de ferro que será ligado á rede egypcia.

A emissão das obrigações do novo caminho de ferro de Jaffa a Jerusalém não foi totalmente coberta, como disseram alguns jornaes interessados na operação.

Segundo nos informam, uma parte dos titulos ficou na carteira dos bancos emissores. O publico percebeu que, se a sociedade constructora garantia o coupon durante dois annos, era porque, nos seus preços de empreitada, já havia previsto este encargo, do que resultava que eram os obrigatarios que a si próprios se garantiam.

REPUBLICA ARGENTINA

Um relatorio oficial sobre os caminhos de ferro, que acabamos de receber dá-nos o seguinte estado das linhas em exploração em 1890.

| | Kil. | Custo | Receitas piastras m/n | Liquidas |
|-----------------------|-------|--------------|--------------------------|-----------|
| Buenos-Aires Rosario | 738 | L 8,400,000 | 7,320,000 | 3,060,000 |
| Central-Argentina | 432 | 6,800,000 | 3,670,000 | 1,460,000 |
| Great-Western | 318 | 3,900,000 | 1,870,000 | — |
| Este Argentino | 99 | 1,000,000 | 200,000 | 2,000 |
| Great-Northern | 688 | 6,200,000 | 3,580,000 | 380,000 |
| Oeste de Buenos-Aires | 634 | 12,800,000 | 8,770,000 | 3,820,000 |
| Pacifico | 425 | 3,300,000 | 2,620,000 | 340,000 |
| Andino | 157 | 850,000 | 460,000 | 10,000 |
| Entre-Rios | 184 | 1,200,000 | 430,000 | 10,000 |
| Norte de Buenos-Aires | — | — | — | — |
| Ensenada | 66 | 1,800,000 | 2,420,000 | 1,105,000 |
| Great-Southern | 838 | 11,000,000 | 5,730,000 | 3,020,000 |
| Oeste de Santa-Fé | 130 | 800,000 | 680,000 | 15,000 |
| Colonias de Santa-Fé | 506 | 2,000,000 | 2,030,000 | 430,000 |
| Norte Oeste Argentino | 112 | 1,000,000 | 280,000 | — |
| Chubut | 43 | 200,000 | 50,000 | 18,000 |
| Chumbicha | 40 | 450,000 | 70,000 | — |
| Cordoba Central | 130 | 100,000 | 670,000 | 340,000 |
| Nordeste Argentino | 170 | 6,200,000 | 50,000 | — |
| Santa-Fé Cordoba | — | 800,000 | 260,000 | 45,000 |
| Totaes | 5,710 | L 68,800,000 | 41,160,000 | 14,055,00 |

A situação nos dois ultimos annos resume-se assim:

| | 1890 | 1889 |
|--|--------------|------------|
| Milhas em exploração | 5,710 | 5,027 |
| Capital | L 68,800,000 | 49,750,000 |
| Receitas brutas | 3,430,000 | 3,500,000 |
| Despesas | 2,310,000 | 2,420,000 |
| Receitas liquidas | 1,120,000 | 1,080,000 |
| Passageiros transportados | 10,070,000 | 11,105,000 |
| Toneladas de mercadorias transportadas | 5,420,000 | 6,640,000 |

ESTADOS-UNIDOS

Diz o *Daily Chronicle* que os comboios de maior velocidade eram o «Veloz-escocez» que corre entre Londres e Edimburgo, e o «Azul Real» de New-York a Washington, porém agora foram vencidos pelo «New-Express» do caminho de ferro central de New-York, o qual sae d'aquella cidade ás 9 horas da manhã e chega a Buffalo ás 5 e 40 da tarde.

O trajecto é de 440 milhas inglezas percorridas em 8 horas e 40 minutos, o que dá uma média de 53,5 milhas por hora.

N'este tempo incluem se as quatro unicas paragens que faz este comboio, o qual se compõe de quatro wagons destinados: um para bufete, biblioteca e armazem de bagagens de mão, outro é uma sala, e os restantes com logares de primeira classe para viajantes.

Companhia Carris de Ferro

Reuniu no dia 9 a assembléa geral d'esta Companhia para lhe ser presente uma proposta do sr. Adolphe Seghers e outros para uma operação financeira com a Companhia, concebida no theor seguinte:

Em meu nome, e no de um grupo de capitalistas:

1.º Obrigo-me a tomar firme pelo preço de réis 350:000\$000 a esta Companhia, uma emissão de 10:000 obrigações do valor nominal de réis 100:\$000 cada uma, ao juro de 5 1/2 % ao anno, amortisaveis em 80 annos, com amortiseração respectiva semestralmente. Estas obrigações consignarão no texto a clausula de ser exigivel pelos seus portadores o reembolso ao par, logo que a Companhia emissora resolva crear novas obrigações. Igualmente consignarão no texto a clausula expressa, de que a Companhia emissora as poderá reembolsar ao par, em qualquer tempo.

O juro d'estas obrigações será pago aos semestres, na séde da Companhia, em Lisboa, sendo vencivel o primeiro coupon seis meses depois da data da sua creação, e os seguintes de seis em seis meses.

2.º Obrigo-me mais a trocar dentro de um certo prazo, a estabelecer, e a todos os srs. accionistas da 1.ª serie, que o quizerem as suas acções, ao par, por obrigações, ao par, na seguinte proporção:

Por cada accão de réis 100\$000, inteiramente liberada, da 1.ª serie, (valor nominal), uma obrigação de réis 100\$000 (valor nominal).

3.º Por sua parte, a Companhia obriga se a adquirir, pelo preço que julgar mais conveniente, todas as accções da 2.ª serie, para o fim de as inutilizar, e ficarem de nenhum efeito, entendendo-se que esta aquisição ficará para efectuar-se, depois de ter expirado o prazo para a troca das accções, mas ficando dependente d'aquele aquisição a validade d'esta operação.

Foi nomeada uma comissão para dar o seu parecer sobre esta proposta, sendo addiada a sessão para o dia 16 em que esse parecer deveria ser apresentado.

Com efeito hoje reuniu de novo a assemblea votando por unanimidade a recusa da proposta do sr. Seghers e a modificação necessaria nos estatutos para se realizar uma operação nas seguintes bases:

Emissão de 980 eontos em obrigações de 10\$000 de 6% amortisaveis em 70 annos, as quaes poderão ser trocadas segundo o seu valor nominal pelas accções da 1.ª ou 2.ª serie (valor efectivo).

Estas obrigações são garantidas por hypotheca especial dos bens da Companhia e reembolsaveis ao par nos seguintes casos:

1.º quando o coupon não seja pago em tempo competente.

2.º quando a Companhia emitta mais obrigações,

3.º quando se faça alteração nos estatutos que prejudique os actuaes accionistas.

4.º quando os bens da Companhia desçam de 1.000 contos de reis.

Resta-nos ver se todo este sonho se realisa, o que não deixamos de desejar.

Exposição Universal de Chicago

Entre as diversas maravilhas da arte e da sciencia modernas que serão exhibidas n'este certamen, serão verdadeiramente dignas de menção a parte que se refere á electricidade, o casino, o caes, e tudo quanto diga respeito á arte da pesca.

As exposições d'electricidade não se limitarão a alguns edifícios; por toda a parte se espalhará a luz electrica e applicar-se-ha o portentoso fluido a tudo quanto de mais moderno e mais grandioso se tem descoberto.

O casino e a ponte ou caes serão uma perfeita novidade em construções.

O casino estará a mil pés da praia e será uma perfeita reprodução de Veneza em ponto pequeno, sobre o lago Michigan. A base medirá 180 pés por 400. O edifício compor-se-ha de 9 pavilhões de dois andares medindo 80 pés acima do nível d'água, excepto o central que terá 180. Estes pavilhões comunicam entre si por meio de gondolas e pontes.

A ponte que conduz ao casino constituirá um largo passeio. Todo este conjunto será, à noite, illuminado por lampadas incandescentes installadas debaixo da agua.

Uma parte igualmente importante será a relativa á pesca.

Tudo quanto a sciencia e a vontade humana tem arrancado dos profundezas do Oceano, dos lagos e dos rios alli será exposto.

Ver-se-hão habitantes das grutas profundas do mar, o coral, os octopos monstruosos, os tubarões, bem como os bellos peixes de rios e regatos. Serão despostos specimenes da vida subaquatica por tal forma delicados que

o microscópio mal revelará muito parcialmente a sua admiravel belleza.

Diz-se que esta parte da Exposição será uma das mais curiosas e que eclipsará tudo quanto até hoje se tem exhibido n'este genero.

Mercado de metais

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

Em 7 de janeiro

| | | | L. | S. | D. | I. S. D. |
|------------------------------|-----------|---------|---------|------|----------|----------|
| Cobre | | | | | | |
| Barras do Chili, armaz. | Liverpool | ton. | 46 | 5 | - a | - - - |
| Chapas, rolos, etc., a bordo | Londres | " | 59 | - | - | 60 - |
| Best Selected | " | " | 49 | - | - | 49 10 |
| Estanho | | | | | | |
| Barras ou lingotes ingl. | " | " | 94 | - | - | - - - |
| " | " | " | 95 | - | - | - - - |
| Straits | armaz. | " | 90 | 10 | - | - - - |
| Australian | " | " | 90 | 10 | - | - - - |
| Lata | | | | | | |
| Charcoal I C | a bordo | " | caixa | - 14 | - | 18 - |
| Coke I C | " | " | " | - 12 | 9 " | - 14 - |
| Chumbo | | | | | | |
| Lingotes | " | " | ton. | 11 | 5 | 0 " |
| Chapas | " | " | " | 12 | 10 | - " |
| Zinco | | | | | | |
| Foreign brando | armaz. | " | " | 22 | 10 | 0 " |
| Inglez | a bordo | " | " | 23 | 0 | 0 " |
| " duro | " | " | " | 17 | 15 | " 18 - |
| Antimonio | " | " | " | 55 | - | - - - |
| Mercurio | armaz. | " | frasco | 7 | 12 | 6 " |
| Ferro | | | | | | |
| Escocia, ling. n.º 1 | a bordo | Glasgow | ton. | 2 | 7 - 6 " | - - - |
| " " " 3 | " | " | " | 2 | 7 - 6 " | - - - |
| Cleveland | " 1 | " | Midlesb | " | 2 | 1 - 0 " |
| " " " 3 | " | " | " | 1 | 18 - 6 " | - - - |
| Gales | barras | " | Gales | " | 5 | 7 - 6 " |
| " " " " | " | " | Londres | " | 5 | 7 - 6 " |
| Escocia | " " | " | Glasgow | " | 6 | 5 |
| Staffordshire | " " | " | Londres | " | 6 | 5 |
| Belgica | " " | " | " | " | 5 | 2 |
| Suecia | " " | " | " | " | 7 | 10 |
| Arame | a bordo | " | " | " | 6 | 10 |
| Arco | " " | " | " | " | 5 | 10 |
| Chapa | " " | " | " | " | 7 | 12 |
| Placas | " " | " | " | " | 6 | 5 |
| Chapa galv. 20 g. | " " | " | " | " | 12 | 2 |
| " " 24 g. | " " | " | " | " | 12 | 10 |
| | | | " | " | 12 | 5 - |
| | | | " | " | 12 | 15 - |

Preços da casa Harrington & C. Liverpool

Prata Em 4 de janeiro

Barras 43 5/8 a 43 3/4

Arrematações

Compra de 60:000 kilogrammas de petroleo

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes recebe até ao dia 30 do corrente propostas em carta fechada e lacrada, para o fornecimento de 60:000 kilogrammas de petroleo em barris, nas seguintes condições:

1.º O petroleo será de boa qualidade e da marca *Atlantic*.

2.º O fornecimento começará em fevereiro e terminará em dezembro p.º dividido em quantidades mensaes de 5:000 kilos.

2.º O deposito provisorio será de réis 300\$000 feito em Lisboa na Caixa da Companhia.

4.º O concurso versará sobre o preço do petroleo posto nos Armazens Geraes da Companhia em Santa Apolonia.

5.º No dia 30 do corrente ás 3 horas da tarde serão abertas as propostas na presença do sr. Engº Chefe dos Armazens em Santa Apolonia, e dos interessados que a esse acto comparecerem.

Lisboa, 12 de Janeiro de 1892.

RECK & VOGLER

21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representantes das seguintes importantes fabricas:

Saechsische Maschinenfabrik, Chemnitz, para locomotivas, tenders, machinas a vapor, caldeiras, guindastes, machinas-ferramentas, turbinas, fiações e teares.

Gutehoffnungshütte, Oberhausen, para carris, vigas, ferro em barras, chapas, pontes e outras construções metalicas.

Vital e W. Cambier, Morlanwelz para material de fixação e peças de forja.

Ed. Doerrenberg Söhne, Ruenderoth, para aços de todas as qualidades, limas, martelos, picaretas, etc.

Rheinische Stahlwerke, Ruhrort, para carris, eixos e rodas montadas para veículos de caminhos de ferro.

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 férreas e dos campos de pasto de gado.

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

AUGUSTO BLUMENTHAL
HAMBURGO
VAPORES DIRECTOS

ENTRE

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

Expedições para Gibraltar

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

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA — SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras

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

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

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

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. da Prata, 8 2.º

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal — HAMBURGO

EM MADRID

Cesar Féreal

Calle da la Victoria, 2

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccum letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

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

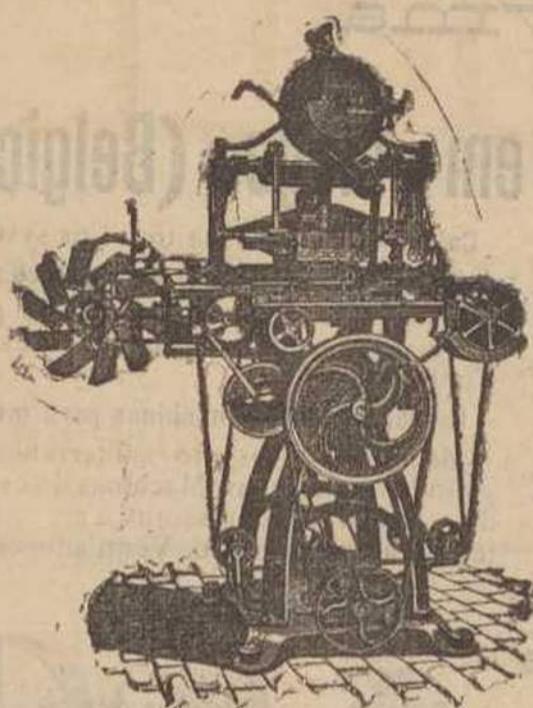
Tomam papel, saccum e dão cartas de credito, circulares sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Allemanha, Belgica e todas as principaes praças estrangeiras.

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

ESCRIPTORIO

23—Calçada de S. Francisco — LISBOA

Telephone n.º 313



GANDENBERGER^{sche} MASCHINENFABRIK

GEORG GOEBEL — DARMSTADT — ALLEMANHA

Fabrica ha muitos annos como unica especialidade

Toda a qualidade de

MACHINAS E APPARELHOS PARA CORTAR, IMPRIMIR, DATAR E PERFURAR

Bilhetes de Caminhos de Ferro

NOVIDADE NOTA VEL

Machina Universal para bilhetes de Tramways

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

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

Sociedade Anonyma de MARCINELLE e COUILLET

COUILLET — BELGICA

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'aco, Laminoirs, Officinas de construccion, Forjas, Funicção, Caldeiraria

PRODUÇÃO ANNUAL: 18.000:000 FRANCOS (3:240 CONTOS DE RÉIS)

Numero de operarios 5:500

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

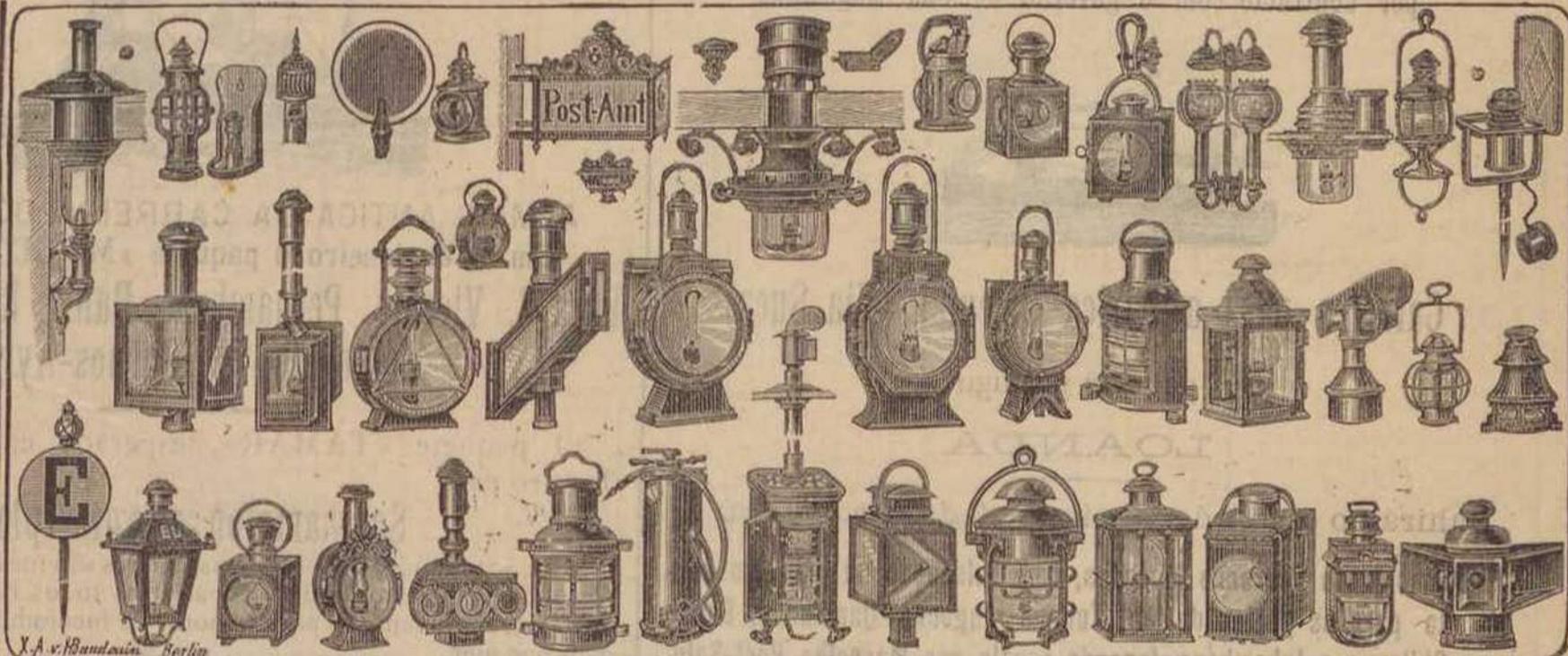
Ferro fundido de todas as qualidades. — Carris, ferros de commercio, arco, vigotas, arvores de transmissão, chapas, fixes de locomotivas, barras com grande largura.

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

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

MATERIAL DE GUERRA PARA A ENGENHARIA E A ARTILHERIA

F. F. A. SCHULZE
Fehrbellinerstrasse 47 / 48 — BERLIN — N.



Fornecedor de APPARELHOS DE AQUECIMENTO E ILLUMINAÇÃO

→ PARA ←

CAMINHOS DE FERRO, Correios e marinha

Sociedade Anonyma

DAS

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

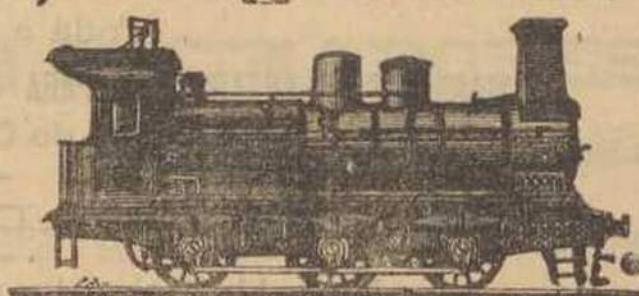
Material de guerra para engenharia e artilharia

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

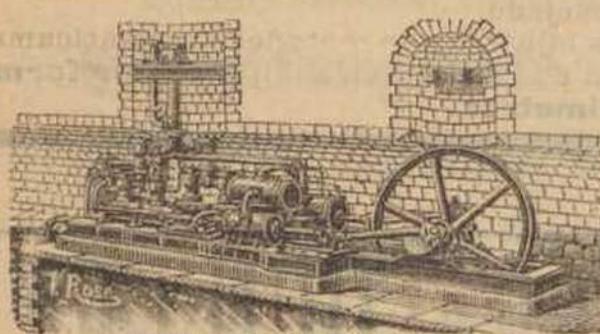
Machinas de vapor

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

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



Locomotivas de 40 tonelladas

Machina de esgoto subterrânea
Sistema Compound, privilegiado

Tubos fundidos verticalmente.

Bombas a vapor para poços

Machinas alimentares.

ESTALEIRO NAVAL

Barcos. Rebocadores. Dragas.

Turbinas do sistema MAHLER

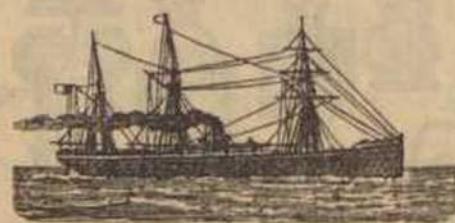
Peças de fundição de todas as classes

Peças de caldeiraria de todas as qualidades

Premio de honra no Grande Concurso Internacional das Sciencias e da Industria de Bruxellas, 1888. Medalha de ouro na Exposição de Paris de 1889. Dirigir as cartas e telegrammas: CHANTIERS MEUSE, (LIEGE) — A. B. CODE USED, 1883

MALA REAL PORTUGUEZA

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



Carreira para a África Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

LOANDA

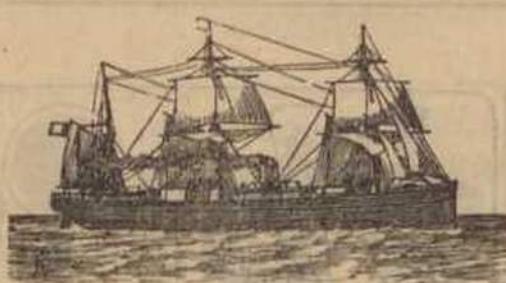
Sahirá no dia 21 de janeiro ás 3 da tarde para:

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

Roga-se aos srs. passageiros e carregadores o obsequio de dirigirem os seus pedidos ao escriptorio da empreza — Rua das Arsenais, 54, 1.º andar — recebendo-se encomendas na praça do Municipio, 6, até ao dia 19, inclusivé.

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 18 de janeiro o paquete «MAGDALENA»

Para S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Montevideo e Buenos-Ayres

O paquete «TAMAR», esperado em 21 ou 22 de Janeiro 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 Capelis-
tas, 31, 1.º

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

CONDIÇÕES

1.^a Estes bilhetes serão vendidos para todos os comboios ordinarios e validos: para a ida pelos comboios para que forem vendidos e para a volta por qualquer comboio ordinario no prazo indicado no respectivo quadro. Os bilhetes com um dia de prazo são validos para o regresso no mesmo dia da venda, salvo nos casos previstos na condição 8.^a

§ unico. Quando, segundo os horarios em vigor, o trajecto entre duas estações não poderá ser todo feito no mesmo dia, os bilhetes entre estas estações serão válidos por mais um dia, alem dos indicados na respectiva tabella.

2.^a O passageiro apresentará á ida as duas partes do bilhete (ida e volta). O passageiro que não apresentar senão a parte de ida terá de pagar por inteiro o preço da passagem na classe correspondente, segundo a tarifa geral, deduzida a importancia da parte do bilhete de ida.

3.^a O passageiro poderá apear-se á ida n'uma estação áquem da indicada no seu bilhete e regressar d'essa mesma estação ao ponto de partida sem pagamento supplementar.

4.^a Ao passageiro que á ida se apear n'uma estação situada alem da indicada no seu bilhete serão recolhidas as duas partes do bilhete de ida e volta, ficando este sem efeito, e terá o passageiro que pagar o seu lugar por inteiro, segundo a tarifa geral, desde o ponto de partida, deduzida a importancia do bilhete de ida e volta. No caso em que o preço do bilhete segundo a tarifa ordinaria seja inferior ao custo do bilhete de ida e volta de que o passageiro é portador, ser-lhe-ha apenas cassado o bilhete de ida e volta.

5.^a O passageiro que á volta se apear em qualquer estação antes da indicada no seu bilhete não será obrigado a pagamento supplementar, mas o bilhete será recolhido e não poderá ser aproveitado pelo passageiro para continuar a viagem por outro comboio.

6.^a O passageiro que no regresso se apear n'uma estação alem da designada no seu bilhete pagará a diferença entre o preço do seu lugar pela tarifa ordinaria desde o ponto de partida e a importancia correspondente á parte da volta do bilhete.

7.^a O passageiro que ocupar uma classe superior á indicada no seu bilhete ficará sujeito a pagar a diferença de classe segundo os preços da tarifa geral, quando tenha avisado previamente o revisor.

8.^a Os bilhetes com um dia de validade, vendidos nos dias santificados e suas vesperas, são validos para o regresso até ao dia immediato ao santificado. Havendo dias santificados consecutivos a validade será prorrogada até ao dia immediato ao ultimo dia santificado, inclusive.

9.^a Não serão concedidos meios bilhetes para ida e volta.

10.^a Ficam revogados e substituidos pela presente tarifa os cartazes de 20 de julho de 1889, de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

11.^a Estes bilhetes ficam sujeitos ás prescripções da tarifa geral, que não forem contrarias ás disposições da presente.

Lisboa, 24 de novembro de 1891.

O engenheiro director,

J. P. Tavares Trigueiros.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL B — GRANDE VELOCIDADE

BILHETES DE ASSIGNATURA

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1892

(Aprovada por despacho ministerial de 14 de novembro de 1891)

I

Assignaturas trimestraes, semestraes e annuaes

BASES

Preço da assignatura

| Distancia entre os pontos extremos a que se refere a assignatura | Por tres mezes | | | Por seis mezes | | | Por um anno | | |
|--|----------------|------------|------------|----------------|------------|------------|-------------|------------|------------|
| | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe |
| 1 a 7 kilometros..... | 9\$000 | 7\$000 | 4\$500 | 14\$000 | 11\$000 | 7\$000 | 21\$000 | 16\$000 | 10\$500 |
| 8 a 12 " | 15\$000 | 11\$000 | 7\$500 | 23\$000 | 17\$000 | 11\$500 | 34\$000 | 25\$000 | 17\$500 |
| 13 a 17 " | 21\$000 | 15\$000 | 10\$500 | 31\$500 | 23\$000 | 15\$800 | 47\$000 | 34\$000 | 23\$500 |
| 18 a 22 " | 25\$000 | 18\$000 | 12\$500 | 37\$000 | 27\$000 | 18\$500 | 55\$000 | 40\$000 | 27\$500 |
| 23 a 27 " | 28\$000 | 20\$500 | 14\$000 | 42\$500 | 31\$000 | 21\$500 | 63\$000 | 46\$000 | 31\$500 |
| 28 a 35 " | 31\$000 | 22\$500 | 15\$500 | 46\$000 | 33\$500 | 23\$000 | 69\$000 | 50\$000 | 34\$500 |
| 36 a 45 " | 35\$500 | 26\$000 | 17\$800 | 53\$000 | 38\$500 | 26\$500 | 79\$000 | 57\$500 | 39\$500 |
| 46 a 55 " | 40\$000 | 29\$000 | 20\$000 | 59\$000 | 43\$000 | 29\$500 | 88\$000 | 64\$000 | 44\$000 |
| 56 a 65 " | 43\$500 | 32\$000 | 21\$800 | 65\$000 | 47\$500 | 32\$500 | 97\$000 | 70\$000 | 48\$500 |
| 66 a 75 " | 46\$500 | 34\$000 | 23\$500 | 70\$000 | 51\$000 | 35\$000 | 104\$000 | 75\$000 | 52\$500 |
| 76 a 85 " | 49\$000 | 36\$000 | 24\$500 | 73\$500 | 53\$500 | 37\$000 | 109\$500 | 79\$500 | 54\$500 |
| 86 a 95 " | 51\$500 | 37\$500 | 26\$000 | 77\$000 | 56\$000 | 38\$500 | 115\$000 | 83\$000 | 57\$500 |
| 96 a 112 " | 53\$500 | 39\$000 | 27\$000 | 80\$500 | 58\$500 | 40\$500 | 120\$000 | 87\$000 | 60\$000 |
| 113 a 137 " | 60\$000 | 44\$000 | 30\$000 | 90\$000 | 65\$500 | 45\$000 | 135\$000 | 98\$000 | 67\$500 |
| 138 a 162 " | 66\$500 | 49\$000 | 33\$500 | 100\$000 | 72\$000 | 50\$000 | 150\$000 | 109\$500 | 75\$000 |
| 163 a 187 " | 71\$500 | 52\$000 | 36\$000 | 107\$000 | 77\$500 | 53\$500 | 159\$500 | 115\$500 | 80\$500 |
| 188 a 225 " | 74\$500 | 54\$000 | 37\$500 | 111\$500 | 81\$000 | 56\$000 | 167\$000 | 121\$000 | 83\$500 |
| 226 a 275 " | 84\$500 | 61\$000 | 42\$500 | 127\$000 | 92\$000 | 63\$500 | 190\$000 | 137\$500 | 95\$500 |
| Alem de 275 kilometros..... | 91\$500 | 66\$000 | 46\$000 | 137\$000 | 98\$500 | 68\$500 | 205\$000 | 147\$500 | 102\$500 |
| Para toda a rede..... | 106\$000 | 82\$000 | 58\$500 | 159\$000 | 122\$000 | 87\$000 | 240\$000 | 172\$000 | 131\$500 |
| Entre Lisboa e Barreiro.... | 13\$500 | " 9\$000 | | 20\$500 | | 13\$500 | | 31\$000 | 20\$500 |

N. B. A via fluvial é computada em 10 kilometros para as assignaturas entre Lisboa e as estações alem do Barreiro.

CONDICÕES

1.ª As requisições de bilhetes de assignatura serão feitas com oito dias de antecedencia, em qualquer das estações, no modelo por elles fornecido; devem conter indicação do nome e morada do assignante, do prazo de validade e classe da assignatura, das estações entre as quaes o assignante deseja transitar, e vir acompanhadas de um retrato em papel delgado, com as dimensões de $0^m,075 \times 0^m,05$, para ser collado no bilhete.

2.ª O assignante depositará, no acto da requisição, a quantia de 25000 réis, que lhe será restituída em troca do bilhete, se o entregar numa das estações dentro de dois dias, a contar d'aquelle em que finda o prazo de validade.

3.^a O bilhete de assignatura é pessoal e intransmissível; deve ter a assignatura do portador e ser apresentado aos agentes da administração sempre que o exigirem, sob pena de ser o assignante considerado passageiro sem bilhete.

Quando o bilhete for encontrado em poder de outro individuo que não seja o assignante, será apprehendido, e o portador considerado passageiro sem bilhete, independentemente das penas em que por lei incorrerem tanto um como o outro.

4.^a No caso de extravio do bilhete o assignante avisará a administração imediatamente, e decorrido o prazo de oito dias ser-lhe-ha concedido novo bilhete com a validade do anterior, mediante o pagamento da quantia de 15000 réis, caso o anterior não tenha sido encontrado.

5.^a O prazo de validade dos bilhetes é contado a partir do dia 11 de cada mez. Este prazo poderá ser prorrogado por uma só vez e por um mez, mediante o pagamento da parte do seu preço correspondente a um mez, aumentado de 15000 réis. O pedido de prorrogação deve ser acompanhado do bilhete.

6.^a O bilhete de assignatura é válido para todas as estações compreendidas no percurso a que se refere.

7.^a O bilhete de assignatura é considerado para todos os efeitos da franquia de bagagem, de mudança de classe, de percurso alem da estação de destino, como um bilhete ordinario.

8.^a O assignante obriga-se a não transportar consigo recovagens nem valores em condições diferentes das estipuladas nas tarifas geraes e a não reclamar indemnisação, quando por falta de logar tiver de viajar em classe inferior á do seu bilhete, ou quando por interrupção ou irregularidade de serviço, doença ou qualquer outra causa accidental, o não tiver podido utilizar.

9.^a É concedida ao assignante a faculdade de pagamento da assignatura semestral ou annual em prestações, pela forma seguinte:

a) Se a assignatura for semestral, a primeira prestação, igual ao preço de uma assignatura trimestral, será paga no acto da recepção de um bilhete válido por tres mezes; a quantia restante aumentada de 15000 réis será paga no fim do trimestre, sendo trocado o bilhete por outro válido até ao fim do segundo trimestre.

b) Se a assignatura for annual, poderá ser paga em duas ou tres prestações, conforme a sua importancia for inferior ou superior a 50.000 réis. No caso de serem duas as prestações, a primeira, igual ao preço de uma assignatura semestral, será paga no começo do prazo, recebendo o assignante um bilhete válido por seis mezes, que será trocado no fim d'este periodo por outro válido para o segundo semestre, mediante o pagamento da segunda prestação, igual á diferença entre os preços das assignaturas annual e semestral aumentada de 15000 réis. Sendo tres as prestações, a primeira será igual ao preço da assignatura trimestral; a segunda igual á diferença entre esta quantia e o preço da assignatura semestral, aumentada com 15000 réis e a terceira á diferença entre os preços das assignaturas annual e semestral, aumentada de 15000 réis. No acto do pagamento da primeira prestação será entregue ao assignante um bilhete válido por tres mezes, que será trocado no fim d'este tempo e mediante o pagamento da segunda por outro válido para o segundo trimestre; este ultimo será finalmente trocado no acto do pagamento da terceira prestação por um bilhete válido para o segundo semestre.

A requisição da assignatura deve conter a declaração de que se pretende pagar em prestações a sua importancia, e do numero d'estas. Cada um dos bilhetes que tem de ser trocados deve vir acompanhado de um retrato, para ser collado no bilhete que o ha de substituir.

11.^a São applicaveis a estes bilhetes todas as prescripções das tarifas geraes que não forem de encontro ás condições da presente tarifa.

II

Assignaturas mensaes no periodo de 1 de julho a 15 de novembro

| De Lisboa ás estações abaixo assignadas e reciprocamente | Preços por classe | | |
|--|-------------------|-----------------|-----------------|
| | 1. ^a | 2. ^a | 3. ^a |
| Barreiro..... | 5.5000 | 5.5000 | 3.5000 |
| Lavrado..... | 8.5000 | 7.5000 | 5.5000 |
| Alhos Vedros..... | 9.5000 | 8.5000 | 6.5000 |
| Moita..... | 10.5000 | 9.5000 | 7.5000 |
| Pinhal Novo..... | 14.5000 | 12.5000 | 8.5000 |
| Palmella..... | 18.5000 | 15.5000 | 10.5000 |
| Setúbal..... | 20.5000 | 17.5000 | 12.5000 |

CONDICÕES

1.^a Estas assignaturas são contadas a partir dos dias 1 e 15 dos mezes de julho a outubro.

2.^a São applicaveis ás assignaturas mensaes as condições estipuladas para as outras, com excepção da 5.^a e 10.^a.

Lisboa, 24 de novembro de 1891.

O engenheiro director,

J. P. Tavares Trigueiros.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL C — GRANDE VELOCIDADE

Avenças para viagens a preços reduzidos

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1892

(Aprovada por despacho ministerial de 17 de novembro de 1891)

BASES

| Extensão accumulada dos percursos | Custo total das viagens | | | | | |
|--|-------------------------|------------|------------|---------------------|------------|------------|
| | Por avença em | | | Por tarifa geral em | | |
| | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe |
| Avença annual | | | | | | |
| Até 3:000 kilometros..... | 43\$000 | 33\$500 | 24\$000 | 57\$000 | 44\$400 | 31\$600 |
| Por 1:000 kilometros alem de 3:000..... | 13\$500 | 10\$500 | 7\$500 | 19\$000 | 14\$800 | 10\$600 |
| Por 1:000 kilometros alem de 4:000..... | 12\$500 | 9\$800 | 7\$000 | 19\$000 | 14\$800 | 10\$600 |
| Por cada 1:000 kilometros alem de 5:000..... | 11\$600 | 9\$000 | 6\$500 | 19\$000 | 14\$800 | 10\$600 |
| Avença por um mez | | | | | | |
| Até 4:000 kilometros..... | 43\$500 | 10\$500 | 7\$500 | 19\$000 | 14\$800 | 10\$600 |

Condições

1.º O pedido de avença deve ser feito com oito dias de antecedencia em qualquer das estações, no modelo por estas fornecido, indicando-se n'elle o nome e residencia do avençal, a classe em que pretende viajar e a especie de avença (annual ou por um mez). O pedido deve vir acompanhado de um retrato em papel delgado com as dimensões de $0^m,075 \times 0^m,05$ e da quantia de 2\$000 réis, que ficará em deposito como garantia do cumprimento das presentes condições até ao termo da validade da avença.

2.º Será entregue ao avençal pela administração um livrete de cedulas de 500 réis, 100 réis e 50 réis, cuja somma perfará a importancia nominal correspondente ao percurso, segundo a tarifa geral da classe respectiva, de 1:000 kilometros para a avença por um mez e de 3:000 para a annual. Este livrete será por elle pago pelo preço reduzido indicado na presente tarifa e assignado na presença do chefe de estação que lho entregar.

3.º Sempre que o avençal pretender um bilhete, apresentará o seu livrete ao bilheteiro da estação de partida para serem cortadas **por este** as cedulas na importancia do custo do bilhete ordinario, que será entregue com o livrete. As quantias inferiores a 50 réis serão arredondadas para esta.

4.º Quando restarem n'um livrete cedulas cuja somma seja inferior ao custo do bilhete que o avençal pretender comprar, ser-lhe-ha permitido utilisal-as conjunctamente com a moeda corrente necessaria para perfazer aquella importancia.

5.º Depois de gastas as cedulas do livrete, o avençal poderá requisitar outros successivamente, correspondentes cada um ao percurso de 1:000 kilometros, e cujos preços gosarão da reducção indicada na presente tarifa. As requisições devem ser acompanhadas do livrete.

6.º O bilhete vendido por avença é considerado para todos os efeitos de franquia de bagagem, de mudança de classe, de percurso alem da estação do destino, como bilhete ordinario.

7.º O portador do bilhete por avença é obrigado a apresentar o seu livrete, como prova de identidade, sempre que lhe for exigido pelos agentes da administração, sendo considerado passageiro sem bilhete quando se recusar a fazel-o.

8.^a O avençal não terá direito a reclamar por viajar em classe inferior á sua, quando accidentalmente haja falta de lugar, nem pelas interrupções ou irregularidades do serviço dos comboios.

9.^a As avenças são contadas a partir do dia **um** de cada mez.

10.^a Dentro de dois dias, a contar d'aquelle em que findar o praso da avença, o avençal entregará o livrete em qualquer das estações, embora as cedulas não tenham sido todas aproveitadas, sendo-lhe restituída em troca a importancia do deposito.

11.^a O livrete de avença é pessoal e intransmissivel, e deve ter a assignatura do portador. Quando for encontrado em poder de outro individuo que não seja aquelle a quem tiver sido vendido, será apprehendido e o portador considerado passageiro sem bilhete, independentemente das penas em que por lei incorrerem tanto um como o outro.

12.^a No caso de extravio do livrete, o avençal avisará immediatamente a administração, que o auxiliará nas diligencias necessarias para o rehaver, fazendo-o apprehender, se alguém pretender aproveitá-lo fraudulentamente. Decorridos oito dias, poderá o avençal comprar outro livrete mediante requisição acompanhada de retrato, sem ter de fazer novo deposito, assistindo-lhe a faculdade de utilizar o primeiro livrete dentro do praso da avença, se for encontrado posteriormente á requisição d'aquelle.

13.^a O avençal obriga-se a não transportar comsigo recovagens nem valores, a não ser nas condições estipuladas nas tarifas geraes. As collecções de amostras serão admittidas como bagagens com a condição de serem transportadas em malas ou caixas fechadas e de serem consideradas bagagens para os effeitos de indemnisação por extravio.

14.^a O praso de validade da avença annual poderá ser prorrogado por um mez mediante o pagamento de **10** por cento, da importancia do ultimo livre de cedulas fornecido. O pedido de prorrogação deverá vir acompanhado pelo livre de cedulas, para ser n'elle registada a prorrogação.

15.^a A avença por um mez pôde ser renovada por mezes successivos sem se fazer novo deposito. O avençal terá o direito de requisitar successivamente dentro de cada mez e pela fórmula prescripta na condição **5.^a** novos livretes pelo preço do primeiro.

16.^a Ficam revogadas as disposições das tarifas geraes que forem contrarias ás da presente.

Lisboa, 24 de novembro de 1891.

O engenheiro director,
J. P. Tavares Trigueiros.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL D—GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes a preços reduzidos para grupos de dez ou mais passageiros

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1892

(Aprovada por despacho ministerial de 17 de novembro de 1891)

| Designação | Preços por passageiro e kilometro | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
| | 2.ª classe Réis | 3.ª classe Réis |
| N.º 1.— Bilhetes simples para trabalhadores ou operarios: | | |
| Até 100 kilometros..... | — | 6 |
| Pelos kilometros excedentes a 100..... | — | 5 |
| N.º 2.— Bilhetes de ida e volta para collegaes ou estudantes acompanhados por professores ou prefeitos: | | |
| Até 50 kilometros..... | 12 | 8 |
| Pelos kilometros excedentes a 50..... | 8 | 6 |
| Percorso minimo — 30 kilometros ou pagando como tal. | | |

N. B. A via fluvial é computada em 10 kilometros para os bilhetes entre Lisboa e as estações alem do Barreiro.

A distancia entre as estações é contada uma só vez para o calculo do preço d'estes bilhetes como se fossem para uma viagem simples.

Condições

1.º Estes bilhetes são validos em todas as estações da linha, sómente para os comboios ordinarios e para grupos de dez passageiros pelo menos.

2.º A requisição dos bilhetes deve ser feita por escripto ao chefe da estação com seis horas de antecedencia pelo chefe do grupo ou pelo director da escola ou collegio. Igual aviso deve preceder o regresso dos grupos de collegaes.

3.º Os bilhetes collectivos n.º 2 só poderão ser vendidos para grupos de collegaes ou estudantes de menos de dezeseis annos, acompanhados por prefeitos ou professores em numero não excedente a dois por cada grupo de dez pessoas. Os adultos a mais d'este numero não terão direito aos bilhetes collectivos, nem serão contados para o numero de dez exigido para a formação do grupo.

4.º Os prazos de validade dos bilhetes de ida e volta são limitados pela fórmula seguinte:

| Ida | Volta |
|---|--|
| Domingos e dias santificados e suas vesperas. | Domingos e dias santificados e o dia seguinte a uns ou a outros. |
| Quintas feiras. | Quintas feiras. |
| De 24 de dezembro a 6 de janeiro. | De 24 de dezembro a 7 de janeiro. |
| De sabbado gordo a terça feira do carnaval. | De sabbado gordo a quarta feira de Cinza. |
| De sabbado de Ramos a domingo de Paschoa. | De sabbado de Ramos á segunda feira de Paschoa. |
| Durante o mez de setembro. | Durante o mez de setembro. |

5.^a É concedido o transporte gratuito de 15 kilogrammas de bagagens a cada passageiro; os excessos sobre o peso concedido serão taxados pela tarifa geral.

6.^a Não são concedidos meios bilhetes pelos preços da presente tarifa.

7.^a Se os passageiros que formam o grupo se não apresentarem reunidos á partida do comboio, durante o trajecto, ou á chegada, os bilhetes não serão validos, e cada um dos passageiros terá de pagar o seu lugar pelo preço da tarifa geral, deduzida a somma paga pelo bilhete collectivo.

8.^a Quando o grupo ficar n'uma estação áquem da designada no bilhete collectivo, não terá de pagar quantia alguma supplementar. Se por uma circumstancia imprevista tiver de seguir para outra alem d'aquella, avisará o revisor, o qual cobrará a importancia correspondente ao excesso do percurso pelos preços da tarifa geral.

9.^a O passageiro encontrado em outra estação que não seja a indicada no seu bilhete pagará a passagem pela tarifa geral, sendo considerado para todos os effeitos passageiro sem bilhete.

10.^a Nos dias em que houver serviços especiaes não se venderão estes bilhetes entre os pontos para os quaes se estabelecerem esses serviços.

11.^a Fica revogada e substituida pela presente a tarifa especial n.^o 1 de grande velocidade, de 4 de janeiro de 1879.

Lisboa, 24 de novembro de 1891.

O engenheiro director,

J. P. Tavares Triqueiros.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA DE CAMIONAGENS N.º 1

Serviço dos despachos centraes de Lisboa

Rua do Arco do Bandeira (hoje Rua dos Sapateiros) n.ºs 209 e 211, e n.ºs 218 e 220
para as estações de Caes dos Soldados e Alcantara
e Largo do Conde Barão n.ºs 28 e 30, para as mesmas e Estação Central de Lisboa-Rocio

Desde 1 de Janeiro de 1892

Do Despacho Central do Conde Barão para qualquer das estações: **Central de Lisboa-Rocio, Caes dos Soldados e Alcantara**, ou vice-versa:

BAGAGENS

| | |
|-----------------------------|---------|
| De 1 a 30 kilogrammas | 50 réis |
| » 30 a 60 » | 100 » |
| Cada 10 » mais | 15 » |

RECOVAGENS E MERCADORIAS DE G. V.

| | |
|----------------------------------|---------|
| De 1 a 30 kilogrammas | 50 réis |
| Cada 10 » mais | 15 » |
| Canastras vasias, cada uma | 15 » |

DINHEIRO EM OURO, PRATA E VALORES

| | |
|--|---------|
| Cada 40\$000 réis, valor declarado | 10 réis |
| Minimo de percepção | 50 » |

DINHEIRO EM COBRE

| | |
|-----------------------------|---------|
| De 1 a 30 kilogrammas | 50 réis |
| Cada 10 » mais | 15 » |

Dos Despachos Centraes do Arco do Bandeira ou Conde Barão para as estações de: **Caes dos Soldados e Alcantara**, ou vice-versa:

MERCADORIAS EM PEQUENA VELOCIDADE

| | |
|--|---------|
| De 1 a 30 kilogrammas | 50 réis |
| Cada 10 » mais | 10 » |
| Remessas volumosas e de pouco peso, tales como taras vasias , etc., cada 10 kilogrammas | 45 » |

Canastras ou gaiolas vasias, que tenham servido a criação, cujo transporte se tenha efectuado para os Despachos Centraes, regressando dos mesmos para o Caminho de ferro, dentro do prazo de cinco dias, **transporte gratis**.

REMESSAS DE PESO SUPERIOR A 500 KILOGR.^{mas}

| | |
|---------------------------------------|----------|
| Pelos primeiros 500 kilogrammas | 500 réis |
| Cada 100 kilogrammas mais | 50 " |

As remessas de peso superior a 500 kilogrammas serão transportadas **gratuitamente a domicilio** na cidade baixa, sendo a carga e desearga á custa dos expedidores ou consignatarios:

1.^o as destinadas a Lisboa, quando o expedidor assim o requisite na estação de partida, na respectiva nota d'expedição, indicando n'ella e nos volumes, *o nome do consignatario, rua, numero e andar* do seu domicilio,

2.^o as procedentes de Lisboa, quando o expedidor o requisitar préviamente no Despacho Central com as mesmas indicações.

Não gosarão d'estas vantagens as mercadorias de grande volume e pouco peso.

São concedidos 20 minutos para a carga ou descarga de cada veículo; por cada 15 minutos alem da demora concedida, pagará o expedidor ou o consignatario, 100 rs., quando fôr por elles ocasionada.

Condições

1.^a Os Despachos Centraes estarão abertos para o serviço de grande e pequena velocidade de 1 de Abril até 30 de Setembro, desde as 7 horas da manhã até às 6 horas da tarde; e de 1 de Outubro até 31 de Março, desde as 8 horas da manhã até às 5 horas da tarde; devendo, além d'isso, estar também abertos, para o serviço de todos os comboios, hora e meia antes da partida de cada um d'elles.

2.^a Em todas as estações das linhas exploradas pela Companhia, se requisitarão e despacharão bagagens, recovagens e mercadorias de grande e pequena velocidade, para os *Despachos Centraes de Lisboa, excepto grande velocidade para o Despacho da rua do Arco do Bandeira*, sendo a taxa respectiva ao transporte das bagagens cobrada directamente do dono d'estas, e a das remessas, recebida dos expedidores ou consignatarios, em conformidade com a presente tarifa.

3.^a Todas as despezas inherentes ás mercadorias transportadas pelo caminho de ferro, destinadas aos *Despachos Centraes*, como despacho e outras despezas da alfandega, etc., serão abonadas pelo Emprevisor dos referidos despachos, e cobradas directamente dos consignatarios no acto da entrega da remessa, mediante o recibo entregue n'aquella casa fiscal ou suas delegações.

4.^a Em cada um dos *Despachos Centraes* estará sempre á disposição do publico um livro em que os passageiros, expedidores ou consignatarios, poderão formular quaisquer reclamações que tenham por oportunas, contra o serviço dos mesmos despachos, quando não prefiram envial-as directamente ao Chefe do Serviço do Trafego da Companhia.

IMPOR TÂNTE

Para que qualquer expedição possa seguir para os Despachos Centraes, o remettente terá que indicar na sua nota de expedição, por extenso, o Despacho Central a que deseja fazer consignar a remessa, designando:

Despacho Central do Conde Barão

ou

Despacho Central do Arco do Bandeira

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa sobre serviço das Estações Centraes de Lisboa, publicada em 15 de setembro de 1884.

Lisboa, 15 de dezembro de 1891.

O Director Geral da Companhia

Manoel Affonso d'Espregueira