

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHHA

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

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

REDACÇÃO — Rua de Santo Antão, 109 — LISBOA

SUMMARIO

As novas tarifas especiaes de passageiros nas linhas do Sul e Sueste — (Conclusão) por J. F. de Souza.
Congresso de caminhos de ferro — Contribuição da Companhia dos Caminhos de ferro portuguezes.
Parte official. — Portaria de 21 de janeiro.
Tarifas de transporte. — Bilhetes de excursão — Transportes entre a Beira Alta e a rede da Companhia Real.
Os negocios da Companhia Real.
Os caminhos de ferro hespanhoes.
Publicações recebidas.
Commercio Portuguez.
As propostas de Fazenda.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Patentes de invenção concedidas e caducadas em outubro de 1891.
Linhas portuguezas. — Linha do Pungue — Guimarães.
Linhas hespanholas. — Zaragoza a Barcelona — Linares e Almeria — De Turis a Madrid — De Caceres a Lagrosan — Noguera-Pallaresa — Robla a Valmaseda — Os Directos — Torralba a Soria — De Arroyo a Uruñeja — De Medina a Salamanca.
Linhas estrangeiras. — França — Inglaterra — Paraguay — Egypto.
Companhia dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa. — Continuação do relatorio.
Mercado de metaes.
Avisos de serviço.
Arrematações.
Annuncios.

As novas tarifas especiaes de passageiros

Nas linhas de Sul e Sueste

(Conclusão)

A tarifa C de bilhetes por avença vem introduzir entre nós uma forma de redução usada, apenas, que nos conste, nas linhas do Estado Austriaco, onde vigora desde 1888. Ha individuos que pelas exigencias da sua profissão viajam a miudo entre pontos variaveis, sem poderem por isso aproveitar, nem os bilhetes de ida e volta, nem os de assignatura. E' equitativo e conveniente conceder-lhes uma redução proporcionada á somma dos seus percursos annuaes, pela mesma razão porque se concedem bonus aos expedidores de uma determinada tonelagem de mercadorias. Com este fim foram creados n'aquellas linhas livretes de coupons de 5 florins, 1 florim, 10 e 5 kreuzers com o valor nominal de 75 florins, vendidos porém por 62. A redução é portanto de 20 por cento proximamente. Com aquelles coupons são comprados os bilhetes ordinarios. Depois de gastos os coupons, póde o livrete ser trocado successivamente por outros de 30 florins, vendidos por 19, ou com a redução de 40 por cento (deduzido o sello), até que finde o praso de validade, que é de um anno.

O passageiro como que se obriga pois, em troca da redução obtida, a percorrer durante o anno um certo numero de kilometros, contractando assim uma verdadeira avença.

Servem aquelles coupons para comprar bilhete de qualquer classe, o que é commodo para o publico. Resulta porém d'esta faculdade que basta percorrer 1875 kilometros em 1.ª classe para gozar a redução indicada em relação ao primeiro livrete e 750 kilometros em relação ao segundo, emquanto que é preciso percorrer respectivamente 2:500 e 1:000 em 2.ª classe e 3:750 e 1:500 em terceira, o que é injusto e contraproducente.

A redução deve ser proporcional ao percurso; para o conseguir é preciso pois que haja typos de livretes especiaes para cada classe.

A Administração do Estado Francez pensou em estabelecer duas tarifas que obviariam o inconveniente apontado, mas que nos não consta que chegassem a vigorar. A primeira creava livretes de cheques kilometricos, validos por um anno, representativos de percursos que podiam variar de 5:000 a 25:000 kilometros. As reduções concedidas seriam de 30 por cento para 5:000 kilometros, 31 para 6:000, até chegarem a 50 por cento para 25:000 kilometros. Os cheques representariam kilometros, sendo retirados do livrete em troca do bilhete ordinario os correspondentes ao percurso representado por este. Haveria pois livretes distinctos para cada classe.

A segunda tarifa, de livretes kilometricos, verdadeiros bilhetes de identidade, concederia ao avençal o direito de comprar, durante o anno da avença e pelos preços da tarifa geral, bilhetes d'um typo especial e de qualquer classe. Parte do bilhete ficaria em poder do passageiro, o qual seria reembolsado no fim do anno, mediante a apresentação d'essas fracções, d'uma certa percentagem das sommas dispendidas, conforme a liquidação da totalidade dos seus percursos.

A nova tarifa de avenças do sul e sueste representa uma combinação dos systemas descriptos feita de modo a evitar os inconvenientes principaes de cada um d'elles. A redução é proporcional ao percurso annual, como no systema francez. As cedulas representam porém dinheiro, como no systema austriaco. Cada avençal tem o seu livrete de cedulas de 500 réis, 100 réis e 50 réis, cuja importancia nominal corresponde ao percurso de 3:000 kilometros pela tarifa geral da classe respectiva, e que é vendido com a redução de 25 por cento. Com essas cedulas póde o avençal comprar bilhetes ordinarios, requisitando novas cedulas dentro do anno da avença, á medida que vae gastando as que recebeu.

Cada novo fornecimento de cedulas corresponde na importancia nominal a 1:000 kilometros de percurso e tem a redução de 30 por cento o primeiro, 35 o segundo e 40 os seguintes. O passageiro tem a faculdade de mudar de classe, não póde pagar porém com as cedulas a taxa suplementar, aliás cair-se-hia nos inconvenientes do systema austriaco e deixariam de ter razão de ser os livretes distinctos para cada classe.

Além da avença annual póde ser feita a avença mensal com um livrete correspondente a 1:000 kilometros, vendido com a redução de 30 por cento.

Esta avença equivale a uma viagem circulatoria em toda a rede sem itinerario determinado de antemão.

São frequentes os deslocamentos de grupos de passageiros de terceira classe, trabalhadores ou operarios, aos quaes, por humanidade e no intuito de favorecer a agricultura e a industria, se devem offerecer facilidades excepçionaes de transporte. Esta necessidade faz-se so-

bre maneira sentir n'uma linha, como a do Sul e Sueste, que serve duas provincias de tão desigual população, uma das quaes, o Alemtejo, precisa, para agricultar as suas vastas campinas, do auxilio de braços algarvios e beirões. A nova tarifa D, que veio substituir e ampliar a n.º 1 de grande velocidade, differe d'esta em reduzir de 15 a 10 o numero de passageiros exigidos para a formação do grupo, em substituir preços muito reduzidos e differenciaes ao preço uniforme existente, de modo que a redução passa a ser de cerca de 50 por cento em vez de 30, e em estender o beneficio da sua applicação á via fluvial, equiparada para o calculo do preço a 10 kilometros de caminho de ferro.

Pela nova tarifa o bilhete colectivo entre Faro e Lisboa, por exemplo, custa apenas 17850 réis em vez de 27640 réis, preço que permite ao caminho de ferro lutar vantajosamente com a via maritima, que cobra 27600 réis por passageiro de 3.ª classe de Faro a Lisboa. N'esta tarifa são também estabelecidos bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos em 2.ª e 3.ª classe entre quaesquer estações para grupos de collegiaes, com o fim de facilitar as excursões escolares, tão proveitosas, já sob o ponto de vista hygienico, já como meio de instrucção, e por isso tão usadas nos paizes mais adiantados, graças aos preços excepçionaes estipulados pelas administrações de caminhos de ferro.

Junte-se ás quatro tarifas analysadas a tarifa P 4 de serviço combinado para viagens circulatorias, devida á intelligente iniciativa do Serviço do Trafego da Companhia Real, e encontrar-se-hão attendidas nas linhas do Sul e Sueste por uma fórmula generica e permanente (que se não oppõe ao estabelecimento de serviços extraordinarios), as variadissimas exigencias do trafego de passageiros, tão importante como caprichoso.

Oxalá que o publico corresponda á iniciativa da administração d'aquellas linhas, estudando as novas tarifas e aproveitando as valiosas concessões que lhe são feitas.

J. F. de Sousa.

Congresso de caminhos de ferro

Contribuição da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes para a sessão de 1892 em S. Petersburgo

O programma da 4.ª sessão do congresso de caminhos de ferro, o qual tem de ser celebrado em S. Petersburgo no corrente anno de 1892, é dividido em cinco grandes secções:

- 1.ª—Via e obras;
- 2.ª—Material e Tracção;
- 3.ª—Exploração;
- 4.ª—Questões de ordem geral;
- 5.ª—Caminhos de ferro economicos;

e comprehende quarenta questões, a saber:

1.ª Secção

- I—nomenclatura dos termos technicos;
- II—agulhas e travessias;
- III—conservação da via;
- IV—esforço dos aros sobre os carris (1.ª e 2.ª secções reunidas);
- V—relação entre a via e o material circulante (1.ª e 2.ª secções reunidas);
- VI—via dos comboios rapidos;
- VII—fiscalisação da velocidade dos comboios;
- VIII—informações technicas da 1.ª secção;

2.ª Secção

- IX—passagem nas curvas (1.ª e 2.ª secções reunidas);

- X—produção do vapor;
- XI—altas pressões;
- XII—material das linhas de pequeno trafego;
- XIII—aquecimento continuo dos comboios;
- XIV—rotação dos machinistas;
- XV—informações technicas da 2.ª secção;

3.ª Secção

- XVI—signaes fixos e systema cantonal (*block system*);
- XVII—illuminação dos signaes;
- XVIII—apparelhos de comunicação dos comboios e das estações (1.ª e 2.ª secções reunidas);
- XIX—distribuição dos wagons vazios;
- XX—troca de material circulante;
- XXI—cooperação particular dos chefes de estação na recepção e expedição de mercadorias;
- XXII—linhas de pequeno trafego (3.ª e 5.ª secções reunidas);
- XXIII—informações technicas da 3.ª secção;

4.ª Secção

- XXIV—caminhos de ferro nos paizes novos;
- XXV—relações internacionaes;
- XXVI—variação da bitola das vias;
- XXVII—estações e troncos communs—distribuição das despesas;
- XXVIII—distribuição do trafego—tarifas communs;
- XXIX—movimento dos viajantes (4.ª e 3.ª secções reunidas);
- XXX—mercadorias de pequena velocidade (4.ª e 3.ª secções reunidas);
- XXXI—caixas de soccorros e de reformas;
- XXXII—estabelecimentos annexos (hoteis, bufetes, etc);
- XXXIII—informações technicas da 4.ª secção;

5.ª Secção

- XXXIV—largura de via dos caminhos de ferro economicos;
- XXXV—tracção a vapor dos caminhos de ferro economicos;
- XXXVI—material circulante dos caminhos de ferro economicos;
- XXXVII—modos especiaes de tracção;
- XXXVIII—administração dos caminhos de ferro economicos;
- XXXIX—legislação dos caminhos de ferro economicos;
- XL—affluentes de transportes.

A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes terminou já as respostas ao questionario definitivo, que foram pedidas e que dizem respeito aos seguintes assumptos:

Na 1.ª secção—Via e Obras

- a)—V relação entre a via e o material circulante: condições de estabelecimento da via e das pontes metallicas sob o ponto de vista das cargas.

Enviada ao relator sr. **H. Bebelubsky**, engenheiro conselheiro de Estado, professor no Instituto Imperial dos engenheiros das vias de comunicação (S. Petersburgo);

- b)—VI vias dos comboios rapidos: medidas para reduzir o afrouxamento de velocidade dos comboios na passagem das curvas, das agulhas tomadas de ponta e ferrolhadas, nas passagens de nivel, etc.

Enviada ao relator sr. **George Findlay**, director geral do London & Northwestern railway (Londres);

c)—VIII informações technicas: travessas de madeira, —especie, corte e transporte das travessas; conservação das travessas—injectão, immersão, carbolisação; propriedades da madeira das travessas brancas e injectadas; condições de estabelecimento das travessas; estatísticas; cadernos de encargos dos fornecimentos; preços; amostras etc.

Enviada ao relator sr. **Wladimir Herzenstein**, vice-presidente da comissão do estudo da conservação das madeiras (S. Petersburgo);

Na 2.^a secção—Material e Tracção

d)—IX passagem nas curvas—lettra B — modificações no assentamento da via: escala das curvas; suplemento de largura, etc.

Enviada ao relator sr. **Bousquet**, engenheiro chefe de material e tracção do caminho de ferro do Norte francez (Paris);

e)—X produção do vapor: variação do poder de vaporisação e do rendimento economico das caldeiras de locomotivas conforme: a grelha; o comprimento, a secção e o numero dos tubos de fumo; a tiragem; as disposições particulares das fornalhas, etc.

Enviada ao relator sr. **Sauvage**, engenheiro chefe adjunto de material e tracção do caminho de ferro do Leste francez (Paris);

g)—XI emprego das altas pressões nas locomotivas—lettra A—principio Compound—resultados comparativos das locomotivas ordinarias e locomotivas Compound.

Enviada ao relator sr. **Parent**, engenheiro chefe de material e tracção do Estado francez (Paris);

h)—XIV Rotação dos machinistas.

Enviada ao relator sr. **Masni**, engenheiro chefe de tracção nos caminhos de ferro do Estado belga (Namur);

i)—XV Informações technicas: lettra A — Consumo do combustivel nas locomotivas; natureza do combustivel; descripção do aparelho de vaporisação; premios de economia de combustivel; experiencias; informações complementares;

j)—idem lettra C. Aros das rodas das locomotivas e do material de transporte; consumo e duração dos aros; natureza dos aros; condições de estabelecimento dos aros; experiencias; informações complementares.

Enviada ao relator sr. **Hodeige**, engenheiro chefe de divisão de material e tracção nos caminhos de ferro do Estado belga (Bruxellas);

k)—idem lettra D. Lubrificação das locomotivas: consumo das materias lubrificantes; sua natureza; aparelhos lubrificadores; regras da lubrificação.

Enviada ao relator sr. **Hubert**, director da administração dos caminhos de ferro do Estado belga (Bruxellas);

Na 3.^a secção—Exploração

l)—XVI Lettra B. Systema cantonal (*block-system*): applicação do systema Flamache ás linhas urbana e de cintura de Lisboa; applicação do systema Saxby & Farmer á estação central de Lisboa; applicação do systema Vignier ás principaes bifurcações da rede da Companhia Real.

Enviada ao relator sr. **Ramaekers**, engenheiro chefe director da administração da exploração dos caminhos de ferro do Estado belga (Bruxellas);

m)—XVII Illuminação dos signaes da via e dos comboyos: systemas dos aparelhos usados; materias illuminantes; experiencias photometricas, etc.

Enviada ao relator sr. **Sartiaux**, chefe dos serviços electricos dos caminhos de ferro do Norte francez (Paris);

n)—XXIII Informações technicas.—Lettra B—Utilisação das carroagens e wagons; typos do material; seu aproveitamento.

Enviada ao relator sr. **Cairo**, engenheiro chefe da repartição central na direcção dos caminhos de ferro meridionaes (rede do Adriatico) (Bologne);

Na 4.^a secção.—Questões d'ordem geral

o)—XXVII Estações e troncos communs: estações do Porto (Campanhã), Figueira, Pampilhosa, Valência d'Alcantara, Elvas e Badajoz, Torres-Novas.

Enviada ao relator sr. **Urban**, engenheiro chefe de serviço, director no caminho de ferro Grande Central belga (Bruxellas);

p)—XXXI Caixa de soccorros e de reformas; filiação na caixa de pensões e reformas; compromissos da caixa; seus recursos, constituição e funcionamento; estatística demographica; observações geraes. Caixa de soccorros. Caixa de empréstimos ou adiantamentos.

Enviada ao sr. **Belpaire**, presidente da comissão internacional do congresso de caminhos de ferro (Bruxellas);

Na 5.^a secção—Caminhos de ferro economicos

q)—XXXVII Modos especiaes de tracção: manobra das placas e pontes girantes, caranguejos, etc., pela agua, ar comprimido ou electricidade; instalação hydraulica da estação central de Lisboa. Wagonetes de inspecção ou *draisines*.

Enviada ao sr. **Belpaire**, presidente da comissão internacional do congresso;

r)—XL Affluentes de transportes.—Caminho de ferro de Torres-Novas (Minhoto) por Torres-Novas (villa) a Alcanena; caminhos de ferro meridionaes (Sant'Anna a Vendas-Novas); caminhos de ferro do Mondego (Coimbra a Arganil).

Enviada ao relator sr. **Backer**, director geral da sociedade geral dos caminhos de ferro economicos (Bruxellas).

O trabalho do questionario foi elaborado pelos srs. engenheiros chefe da exploração, Augusto Luciano de Carvalho, chefe de via e obras, Candido Xavier Cordeiro, chefe de material e tracção, Carlos H. Albers e pelos srs. Antonio C. Bossa, e conde de Ottolini (José), engenheiros adjuntos respectivamente a material e tracção e á Exploração.

O sr. director geral da Companhia, Manuel A. de Espregueira, foi incumbido pela comissão do Congresso de estudar especialmente a questão XXVIII, cujo elenco é o seguinte:

A.—Distribuição do trafego d'uma rede.—Regras relativas á distribuição do trafego das mercadorias entre as linhas de uma mesma rede (determinação do itinerario mais economico).

B.—Distribuição do trafego de diversas redes.—Regras relativas á distribuição do trafego das mercadorias entre as linhas de duas ou mais redes parallelas ou concorrentes.

C.—Tarifas communs.—Principios relativos ao estabelecimento das tarifas communs a diversas Companhias.

Parte Official

Direcção geral do commercio e industria

1.ª Repartição—Commercio

Tendo sido presente a Sua Magestade El-Rei o officio datado de 16 do corrente mez de janeiro, em que os membros da commissão de syndicança á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, o conselheiro Ernesto Madeira Pinto, Francisco Perfeito de Magalhães, Manuel Francisco Vargas e Augusto Cesar Guimarães da Silva, pediram a exoneração da referida commissão, para que haviam sido nomeados por portaria de 12 do mesmo mez: manda o mesmo augusto senhor communicar pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, aos referidos funcionarios que os poderes do estado continuam a manter a confiança n'elles depositada para o cumprimento da sua missão, porque essa confiança deriva dos seus caracteres, qualidades e aptidões profissionaes, não lhes sendo por isso concedida a exoneração que pediram.

Paço, em 21 de janeiro de 1892.—Visconde de Chancelleiros.

Tarifas de transporte

Bilhetes de excursão.—Temos recebido varias cartas queixando-se os seus signatarios de que as companhias e linhas do Estado lhes recusam bilhetes pela tarifa de excursões quando os pedem só para determinados pontos, voltando ao de origem.

Fomo-nos informar e em toda a parte nos mostraram as requisições das proprias pessoas que se nos teem dirigido, requisições que verificámos se referem unicamente a viagens de ida e volta pelo percurso mais curto, o que em todo o caso não tem sido recusado, mas sim taxado pelo preço ordinario, como estabelece a condição 4.ª da tarifa.

Devemos pois fazer notar aos nossos leitores que esses bilhetes tanto em Portugal como em qualquer outro dos paizes onde elles se acham estabelecidos, não são utilisaveis, gosando de abatimento de preço, sempre que se trate de uma ida e volta pelo mesmo percurso entre dois pontos determinados.

O seu fim—e muito util—é permittir ao passageiro desviar-se da linha directa, effectuando viagens divergentes d'ella. Querer aproveitar esta tarifa para substituir os bilhetes ordinarios n'uma viagem simples de ida e volta, pelo trajecto mais curto, é erro que em toda a parte se evitou, por meio de uma condição identica á que tem o n.º 4 na tarifa portugueza, e para a qual (2.º periodo especialmente) chamamos a attenção dos nossos leitores que nos teem honrado com as missivas a que acima alludimos, e de todos em geral.

Transportes entre a Beira Alta e a rede da Companhia Real.—Tendo-se produzido reclamações sobre a applicação das tarifas geraes, nas linhas da Companhia Real, ás remessas procedentes ou destinadas á linha da Beira Alta, foi resolvido que, desde 27 de janeiro, se applicuem ás referidas remessas as tarifas especiaes internas, quando não as haja combinadas entre as duas redes.

As tarifas actualmente em vigor, combinadas entre as duas companhias, são as seguintes:

Grande velocidade:

P. n.º 3—Volumes até 10 kilogrammas.

Pequena velocidade:

N. B. n.º 6—Mercadorias, das estações de Lisboa á Pova para Guarda ou vice-versa.

N. B. n.º 7—Lãs, das estações de Lisboa a Azambuja, Crato á Fronteira de Badajoz, T. das Vargens á Fron-

teira de Valencia d'Alcantara, para Mangualde, Gouvêa e Guarda.

N. B. S. n.º 8—Lãs, do Sul e Sueste para Mangualde e Guarda. Tecidos, de Mangualde e Guarda para o Sul e Sueste.

E. P. n.º 4—Taras vazias, de qualquer das estações das linhas da Companhia Real e suas combinadas, para as estações da Beira Alta e suas combinadas.

Os negocios da Companhia Real

Entraram n'uma nova phase os negocios d'esta companhia, transformação perfeitamente natural e prevista desde que se acabassem como se acabaram, as luctas entre os dois grupos que disputavam entre si a posse da administração.

A fórma porque essa campanha terminou não offereceu tambem novidade—tinha de ser pela victoria do grupo que era ultimamente o mais forte em direitos, desde que o seu antagonista os perdera por continuados erros e manifestas desgraças.

O grande periodo de crise vae passado; o doente ainda combalido vae no caminho da convalescença, tratado por novos medicos que, em repetidos conselhos, buscam prover ao seu restabelecimento, que lentamente se ha de operar, graças ás forças vitaes que o sustentam e lhe garantem longa vida.

Deixando o sentido figurado, contemos que, eleito o novo conselho de administração, foi por este escolhido para seu presidente o sr. conde de Burnay. Tambem era natural. Este activissimo banqueiro fôra sempre o chefe do grupo agora vencedor, e além d'isso, nas ultimas sessões da commissão, na ultima assembléa de 16 do corrente, o seu espirito manifestou-se por tal fórma conciliador, uma tal porção de bom senso presidiu a todos os seus actos, a todas as suas palavras, que o seu vulto se tornou sympathico a todos, indicando-o naturalmente para o primeiro logar no actual conselho.

Empenha-se este agora, em sessões que tem tido quasi todas as noites, em conhecer, a fundo e minuciosamente, do estado financeiro da companhia, dos seus compromissos, dos meios que se pôdem pôr em acção para levantar-a do abatimento a que chegou, enquanto o seu presidente trabalha em Paris, d'accordo com os crédores estrangeiros, reunidos ali, tanto os representantes dos grupos francezes como os dos allemães (ao que nos diz o nosso collega da *Révue économique et financière*), para que seja nomeada a commissão d'estes crédores, que tem que tomar parte nos trabalhos de regularisação das dividas, conforme a resolução da ultima assembléa.

Ao mesmo tempo, estuda-se uma total remodelação dos serviços da companhia, e, em seguida a esta, virá tambem a das suas tarifas de transporte, evidentemente carecentes de radicaes modificações, visto que as que em 1889 foram postas em vigor não deram o resultado benefico que se esperava, nem para o desenvolvimento do paiz nem para as receitas da companhia.

Emquanto todos estes pontos se não resolvem e especialmente os primeiros, as receitas vão sendo arrecadadas, provendo-se unicamente aos gastos privativos da exploração.

Na imprensa estrangeira manifesta-se a melhor tendencia para a regularisação d'estas questões, e confiança nas garantias dadas pelo novo conselho, evidentemente composto de homens competentes, activos e dignos para se desempenharem de tão difficil missão.

A entrada de representantes dos credores estrangeiros nos corpos dirigentes da companhia não foi, de resto, mais do que a solução que preconisamos no nosso artigo do n.º 97, como a mais suasoria e mais garante dos interesses que se ligam a esta importante empresa.

Os caminhos de ferro hespanhoes *

Se as receitas do conjunto da rede de caminhos de ferro devem ser consideradas o barometro mais sensível da situação economica de um paiz, e é esta a nossa opinião, parece que se faz em França uma ideia bastante exagerada, digamos mesmo pouco fundada, da crise que deveria assolar a Hespanha, a julgar pela depreciação do cambio. Desde o começo do exercicio as receitas do trafico apresentam augmentos de productos consideraveis que attingem, para as tres principaes companhias, 5.720.553 pesetas em 2 de dezembro de 1891 com relação ao producto do periodo correspondente ao anno 1890. O Norte de Hespanha entra n'esta somma com 3.885.950 pesetas, e Madrid-Zaragoza com 1.639.423 pesetas, a companhia dos Andaluzes com 195.180 pesetas.

Os portadores de titulos, acções ou obrigações d'estas tres companhias, e são numerosos em França, teem-se preocupado com a situação que lhes seria produzida por uma depreciação do cambio que attinge 12,40 % e que mesmo havia por um momento ultrapassado esta cifra. Os temores que se manifestaram, foram singularmente exagerados, e, para se convencer d'isso, basta procurar examinar quaes são as perdas que o cambio produzirá ás companhias para o exercicio corrente.

O Norte de Hespanha emittiu, ou tomou a cargo, por motivo de fusões, as obrigações de cinco series hypothecadas sobre a rede, d'Alar-Santander, de Tudela-Bilbao, as obrigações especiaes Barcelona, e as de Pamplona-Barcelona. O encargo médio annual ao par, d'estas diferentes series d'obrigações, eleva-se a 28.896.700 francos.

A companhia paga, alem d'isso, o serviço das obrigações Medina a Segovia, das obrigações da rede das Asturias-Galiza-Leão, das obrigações da linha de San Juan de las Abadesas e das acções da antiga companhia de Lérida-Reus-Tarragona, que um arranjo com o Norte de Hespanha transformou em verdadeiras obrigações.

Todas as obrigações d'esta segunda classe não impõem á companhia do Norte de Hespanha encargo algum suplementar resultante das variações do cambio. As obrigações Medina-Segovia foram collocadas em Hespanha, e os pagamentos dos juros e amortisação teem lugar em moeda hespanhola. O balanço da conta d'exploração dos Asturias-Galiza-Leão, de Lérida-Reus-Tarragona e da linha de San Juan de las Abadesas, com o encargo total, incluindo a perda no cambio dos seus titulos especiaes, é levado a uma conta d'espera, aberta para cada uma das linhas, e que deve ser amortisada logo que os beneficios ultteriores da linha a que se applica, ultrapassem a importancia dos encargos.

Por um outro motivo vê-se ser inutil tomar em conta, entre as obrigações da primeira classe, o prejuizo de cambio nas obrigações Alar-Santander e Tudela-Bil-

bao. A conta d'exploração do anno de 1890 mostra que estes titulos estão collocados em Hespanha, o que faz com que a somma que representa o pagamento dos juros e amortisação não soffre modificação alguma, sejam quaes fôrem as variações do cambio.

As obrigações, cujo encargo cresce em consequencia das variações do cambio, são portanto sómente as das cinco series Norte de Hespanha, das especiaes Barcelona e das especiaes Pamplona-Barcelona. O total dos encargos d'estas obrigações é de 25.012.200 francos.

Em 1890 a conta «juros, cambio e commissões» elevou-se para estes titulos a 2.552.300 pesetas, ou seja 10,44 %. Mas para saber qual foi, n'esta conta, a influencia do cambio, é necessario primeiramente separar os diversos elementos de que ella se compõe.

Uma primeira perda resulta das transformações monetarias hespanholas. No momento da constituição da Companhia as sommas inscriptas no balanço estavam expressas em reales de vellon, ao cambio de 1.900 reales por 500 francos. As obrigações e as acções eram redigidas ao mesmo tempo n'esta moeda hespanhola e em francos.

Em 1868 uma reforma monetaria decidiu que a unidade seria d'ahi por diante a peseta, que até ahi valia 4 reales e que desde então seria igual ao franco.

Os titulos que marcavam o valor de 1900 reales, ou 475 pesetas antigas, ou 500 francos, ficaram inscriptos por 475 pesetas nas contas da Companhia; quer dizer que perdem actualmente 5 % sobre o seu valor primitivo; os seus juros e amortisação fazem soffrer a mesma perda. A reforma de 1868 só foi applicada em 1882; todos os titulos emittidos anteriormente a esta epoca soffrem as consequencias da alteração do systema monetario; são as duas primeiras series Norte d'Hespanha, as especiaes Barcelona e as especiaes Pamplona-Barcelona. O encargo d'estes titulos é no total de 21.786.300 francos e o prejuizo fixo de 5 % corresponde a 1.089.315 pesetas.

Sobre o resto da conta «juros, cambio e commissões» pôde-se admittir que as despesas de transporte de fundos, as commissões de banco e de domicilição dos coupons representam juntos cerca de 1 %, ou sejam 244.300 pesetas.

O conjunto d'estas duas sommas é de 1.333.600 pesetas. O resto, sejam 1.218.700 pesetas, representa a perda variavel devida ao cambio. Esta perda corresponderia, para o anno de 1890, a 4 % da importancia dos encargos: com effeito, o cambio médio d'este exercicio foi de 4,33 %.

O anno de 1890, depois do pagamento de todos os encargos, deixou um beneficio liquido, segundo o modo de contabilidade da companhia, de 4.341.200 pesetas. Teria, pois, podido supportar uma perda média de cambio igual a 4,33, mais tantas vezes 4,33 quantas 4.341.200 conteem 1.218.700, isto é, tres vezes e meia. Portanto se a média da depreciação do cambio durante todo o anno de 1890 tivesse attingido quatro vezes e meia 4,33 %, ou 19,5 %, o dividendo das acções teria desaparecido, mas o serviço das obrigações de todas as series teria podido ser feito integralmente. O exercicio de 1891 affasta-se sensivelmente de resultados tão pouco favoraveis. Vimos que em 2 de dezembro o excedente das receitas, em comparação com o exercicio de 1890, é de 3.885.950 pesetas. As quatro semanas que faltam a decorrer no anno de 1891 poderão completar os 4 milhões. Sobre este excesso de receitas brutas a companhia deverá conservar pelo menos 2.500.000 de receitas liquidas. A perda média no cambio foi de 4 % para o primeiro semestre do anno e de 12 % para o segundo; como os dois vencimentos semestraes são

* São do nosso collega de Paris *Journal des Mines* estes interessantes artigos, que transcrevemos com a devida venia.

quasi eguaes, pôde-se admittir que a média da perda no cambio para o anno inteiro será de 8 %, ou seja o dobro do que foi em 1890. O beneficio supplementar de 2.500.000 achar-se-hia assim diminuido de 1.218.700 pesetas, somma que vimos corresponder a uma perda de cambio de 4,33 %. O exercicio de 1891 nem por isso deixaria de produzir um beneficio liquido superior em 1.281.300 pesetas ao do exercicio de 1890.

E' mais que provavel que, por espirito de prudencia, a Companhia não distribuirá este beneficio supplementar e que se contentará em repartir um dividendo de 12 francos como fez no anno passado. Esta prudencia é ordenada principalmente por duas considerações que chamarão certamente a attenção do conselho da administração.

Sejam quaes fôrem os esforços do Banco d'Hespanha e do ministerio das finanças para reconduzir a uma cifra mais normal a verba da perda do cambio, será necessario contar um tempo assaz longo antes que o equilibrio se possa estabelecer na visinhança da antiga taxa de 3 a 4 por cento. Effectivamente, se não ha nada mais facil do que fazer subir rapidamente a perda de cambio, — e para isso basta o minimo exagero na emissão de bilhetes de Banco, — é bastante mais difficil moderar esta perda, e a circulação dos bilhetes pôde estar de ha muito tempo reconduzida aos seus limites normaes, que os traços do passado ainda pôdem deixar subsistir uma depreciação do cambio. A medida preconizada pelo governo e pelo Banco, medida que está em via d'execução, é a emissão d'um emprestimo de renda interior 4 % amortisavel para um capital de 250 milhões. Mas este emprestimo não servirá senão para reembolsar os bons do thesouro, a vencer em 1 de janeiro. Não facilitará o ouro que seria necessario ao Banco d'Hespanha para reforçar as suas reservas e dar uma garantia mais effectiva aos bilhetes emittidos por este estabelecimento.

Como do outro lado as peças de prata hespanholas, embora cunhadas com um toque igual ao nosso, não são admittidos nos paizes da união monetaria latina, a Hespanha não pôde, para se liberar em França, exportar peças de 5 pesetas que não circulam ao par senão no interior do paiz.

Não ha portanto probabilidades de se ver decrescer rapidamente a perda de cambio tal como existe actualmente, e a Companhia do Norte de Hespanha será muito provavelmente conduzida a pôr de reserva, para se prevenir contra as eventualidades do futuro, os beneficios excepcionaes do exercicio 1891.

Uma segunda consideração impõe-lhe ainda mais imperiosamente medidas de prudencia. O principal elemento de transporte do Norte de Hespanha consiste nos productos agricolas e mais especialmente nos vinhos para a exportação. A colheita de 1891 foi muito abundante, muito mais que a média, e esta abundancia vem coincidir com a expiração do tratado de commercio, cujo termo é em 1 de fevereiro de 1892. Os viticultores hespanhoes, para se aproveitarem da pauta actual da alfandega, apressaram-se em expedir os seus vinhos para França, dando assim ao caminho de ferro um supplemento excepcional de receitas. Sabe-se que as nossas pautas aduaneiras são bastante menos favoraveis que as antigas. O grau de alcool admittido na tarifa reduzida foi abaixado de 15 grãos a 12. Os hespanhoes protestaram energicamente, mas sem successo. Todavia o governo francez, como não teria tempo, d'aqui até 1 de fevereiro de 1892, de negociar em novo tratado, manifestou a intenção de prolongar até 30 de junho de 1892 a tarifa actual.

Em todos os casos a maior parte dos vinhos colhidos

em Hespanha em 1891 já foi transportada até aos portos d'embarque, de sorte que o forte excesso de receitas dos ultimos mezes de 1891 provém, em boa parte, d'um trafico perdido para os primeiros mezes de 1892. Demais, se um novo tratado de commercio é concluido antes de 30 de junho de 1892, a colheita de 1891 não poderá aproveitar das antigas tarifas, e aquellas que fôrem adoptadas pela Camara e pelo Senado são de natureza a fazer sustar na fronteira uma parte dos vinhos hespanhoes. Emfim, nada diz que o anno de 1892 se mostrará tão favoravel para as vinhas hespanholas como o foi o anno de 1891; é mesmo raro em agricultura que dois annos consecutivos se mostrem de uma fertilidade igual. Uma colheita média, coincidindo com tarifas muito menos favoraveis para a exportação, reduziria sensivelmente o transporte dos vinhos pelo caminho de ferro e reconduziria as receitas ás visinhanças do que foram em 1890.

Não pretendemos fazer uma avaliação do que poderia ser o dividendo do Norte de Hespanha para o anno de 1892. Esse estudo ultrapassaria os limites d'este artigo e pôdem-se produzir eventualidades demais, para que semelhante calculo seja realmente interessante.

Quizemos unicamente mostrar que, graças ás excellentes receitas de 1891, a perda de cambio, mesmo com o seu aggravamento actual, não compromettia a segurança dos obrigacionistas, e que o dividendo distribuido para 1890 poderá ser mantido em 1891, sem que a Companhia do Norte seja obrigada a afastar-se das medidas de prudencia que lhe impõe a situação, visto que poderia reforçar as suas reservas com 1.281.300 pesetas.

Publicações recebidas

Traité pratique d'électricité, à l'usage des ingénieurs et des constructeurs, par Félix Lucas. — Mais uma excellente publicação da livraria Polytechnica dos srs. Baudry & C^a, de Paris, veio augmentar o catalogo já tão completo dos livros scientificos publicados por estes activos editores.

Pela leitura que fizemos de alguns capitulos da obra de Mr. Lucas, o intelligente administrador dos caminhos de ferro do Estado francez, engenheiro de pontes e calçadas, vimos que ella constitue um trabalho perfeitamente completo em todas as suas partes, tanto no que respeita á parte theorica, como no que visa ás ultimas descobertas e aperfeiçoamentos da sciencia electrica.

As suas demonstrações são claras e precisas conduzindo rapida e scientemente o espirito á apreciação dos resultados.

No que se refere aos dynamos, Mr. Félix Lucas desenvolveu prodigiosamente os seus estudos, sendo os capitulos respectivos ao inducto e ao inductor verdadeiramente importantes e considerados a ultima palavra da sciencia moderna.

E' tambem cuidadosamente tratada, bem desenvolvida e muito interessante a parte que se refere a iluminação electrica, em que tão palpitantes problemas scientificos se debatem na actualidade, apresentando novas soluções sobre os phenomenos da incandescencia no vacuo em temperaturas bastante mais elevadas do que as dos filamentos das lampadas actuaes.

Em seis partes se divide o tratado: Na primeira que se occupa da theoria mechanica do magnetismo e da electricidade, trata o illustre engenheiro das unidades concretas em mechanica, das acções magneticas, con-

stituição dos imans, imantação por influencia, electricidade estatica, correntes electricas, electro-magnetismo, electro-dynamica e correntes de inductos.

A segunda é consagrada aosapparelhos e methodos para a medição, desde o conhecido magnetometro até os mais novos processos de medidas dos coefficients de self-inducção de Maxwell e Rayleigh.

A terceira trata de pilhas accumuladoras e machinas electrostaticas, dando os mais completos detalhes sobre estes tres systemas de creação da força electrica.

Segue a quarta em que se descrevem as machinas dynamo-electricas, dando o auctor a maior extensão ao estudo e apreciação dos differentes systemas de geradores e de todas as suas partes.

Sobre transporte, distribuição e transformação da energia electrica temos, na quinta parte, um minucioso relatório.

A ultima parte resume a applicação de todos estes elementos, utilização da energia electrica, para a produção da luz e da força mechanica applicada á industria, á tracção, á metallurgica, etc.

A obra de Mr. Lucas é, pois, como dissémos, um trabalho completo e não só util para os scientificos como para os que por curiosidade ou distracção se dedicam a estes estudos, porque, apesar da grande somma de conhecimentos do seu auctor, as suas demonstrações são claras e comprehensíveis mesmo pelos profanos.

Revista de Engenharia. — *Rio de Janeiro, redactor e proprietario o engenheiro José Americo dos Santos.* — Começamos a receber este nosso estimado collega brasileiro, cuja disposição material é perfeitamente semelhante á da nossa folha.

Esta *Revista* teve medalha de prata na exposição de Paris, no que foi mais feliz que a nossa *Gazeta* que tambem ali concorreu, mas que, exposta na galleria das artes liberaes — isto é, para ser apreciada *pela sua execução typographica* que então não era das melhores — passou, como era natural, desapercibida, graças á sciencia dos *arrumadores* ou classificadores que tivemos n'aquella exposição e que, não obstante, bem caros custaram ao nosso paiz.

Que o nosso collega nos desculpe este desabafo caseiro, a proposito da sua excellente publicação, proficientemente redigida e cuja remessa agradecemos enviando-lhe a nossa modesta *Gazeta*.

Os numeros que acabamos de receber são os de 28 d'outubro e 14 de novembro. Fazemos notar isto porque lhe agradará de certo providenciar para que a sua estimavel visita não seja por nós recebida com tanto atrazo.

A Associação Commercial de Lisboa e o projecto da nova pauta geral das alfandegas. — Os pareceres das commissões mixtas d'esta benemerita associação e o seu protesto, pelo facto de no projecto de pautas não ter sido attendida pela commissão parlamentar a exposição que a Associação apresentou, foram publicados em folheto que temos á vista.

E' justissimo o protesto e se irremediavel fôr aquella desatenção nos seus effeitos moraes, vem elle muito a tempo para que os minuciosos e bem elaborados pareceres das commissões seja agora elemento de grande valia para a discussão aberta nas camaras.

Observações que a Associação Industrial e Commercial da Covilhã faz sobre a nova pauta das alfandegas proposta pelo conselho superior. — Tambem accudiu em prol da industria e commercio da Covilhã esta respeitavel corporação. Analysa diversos artigos do projecto das pautas, combatendo uns por elevados direitos e propondo redução nas taxas para outros, operações que hoje já em parte deixaram de corresponder ao *statu-quo*, á vista

das repetidas modificações que os multiplices projectos teem soffrido.

Representação do Conselho escolar do Instituto de Agronomia, ácerca da reforma do mesmo Instituto. — Basta lêr o titulo e algumas linhas para se ver que se trata de defender o augmento de despesas, a manutenção de gratificações, e todo o cortejo de interesses pelos quaes cada qual pucha para o seu lado, sem se lembrar de que o paiz em geral vae ficando desprovido de recursos para contentar a todos.

O Aleuronato, albumina vegetal, pelo dr. Hudhausen. — Um folheto de 8 paginas em que se recommenda o uso d'este producto alimenticio, destinado a prover de maior somma de elementos nutritivos os productos culinarios.

San Marino-Philatelist. — E' um jornal album de sellos postaes que se vae publicar na pequena e sympathica republica de San Marino, encravada no territorio da Italia, nas margens do Adriatico.

Recebemos d'elle um prospecto em que annuncia a appareção do novo collega para 25 do corrente. Longa vida e... muita correspondencia.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, de janeiro a outubro de 1890-91

VALORES EM MIL RÉIS

Importação para consumo

	1890	1891
Animaes e seus productos.....	2.133:008	1.739:261
Lã e pellos	1.799:586	1.435:824
Seda	1.071:590	835:585
Algodão.....	3.020:653	2.430:788
Linho e seus congenes.....	681:385	585:841
Madeira.....	1.029:855	975:495
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc..	3.316:278	2.985:035
Metaes.....	2.553:806	2.199:883
Substancias alimenticias.....	10.123:897	10.933:029
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	2.915:185	2.121:260
Diversas substancias e productos.....	1.025:088	851:347
Manufacturas diversas.....	2.527:748	2.145:135
Mercadorias livres de direitos	5.267:694	4.493:526
Taras.....	68:832	89:030
Somma	37.534:605	33.821:039
Ouro e prata em barra e em moeda	14.108:349	6.736:420
Total	51.642:954	40.557:459

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes e seus productos	224:545	203:902
Lã e pellos	183:729	183:096
Seda	24:615	21:360
Algodão.....	103:350	90:675
Linho e seus congenes.....	15:640	18:294
Madeira.....	127:970	148:237
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc..	313:475	327:726
Metaes	149:251	187:488
Substancias alimenticias.....	11.876:797	11.556:445
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	117:023	128:344
Diversas substancias e productos.....	2.224:396	2.227:226
Manufacturas diversas.....	195:295	178:703
Mercadorias livres de direitos	2.559:163	2.097:182
Somma	18.115:249	17.368:678
Ouro e prata em barra e em moeda.....	8.834:768	25.388:878
Total	26.950:017	42.757:556

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação...	5.923:400	6.646:801
	Transito	2.801:503	2.131:216
	Somma	8.724:903	8.778:017
Ouro e prata em barra e em moeda	Reexportação...	-	93:691
	Transito	675:000	2.073:150
	Somma	675:000	2.166:841
Total		9.399:903	10.944:858

Vê-se por esta estatística que a importação diminuiu 3.713 contos sendo d'estes, 727 em outubro, e a exportação augmentou 747 contos, dos quaes, 85 em outubro; bem entendido que n'estas verbas não incluímos a importação de ouro e prata em moeda e em barra.

Juntando esta, vemos que a importação total foi de 40.557 contos que pagámos com 17.369 contos de mercadorias e 25.389 contos de moeda, o que prova que o nosso paiz pagou honradamente a sua importação d'este periodo, e ainda uma parte mais, sobre debito anterior.

As propostas de Fazenda

Preferimos retirar á ultima hora os *boletins financeiros*, do que pedimos desculpa aos nossos sollicitos colaboradores, para dar na integra o notabilissimo projecto de lei apresentado ás camaras pelo sr. Oliveira Martins, ministro da fazenda, sentindo que o espaço nos falte para dar por completo o minucioso e claro relatório que precedeu aquellas propostas, em que se expõe, sem hesitações nem nebulosidades, o estado da fazenda publica.

As poucas linhas que nos restam devemos consagrar-as a louvar o ministro que em tão breve tempo apresenta um trabalho tão completo, e tem a coragem e franqueza de vir dizer ao paiz, na rude phrase dos algarismos incontestaveis, a situação do nosso thesouro, e as medidas energicas que entende propôr para a melhora.

O nosso louvor ao que assim procede, louvor tão franco, tão leal e tão completo como o nosso odio aos que arrastaram o paiz a este triste estado.

São duras as provações que nos esperam, e d'essa dureza se vão já resentindo todas as classes da nossa sociedade.

No proximo numero, o nosso collaborador do *Boletim financeiro* de Lisboa, occupar-se-ha largamente d'estas importantes propostas.

Eis a

PROPOSTA DE LEI

Art. 1.º Os ordenados, soldos e outros vencimentos por serviço activo e inactivo, qualquer que seja a sua denominação e os vencimentos dos empregados de corporações e de estabelecimentos pios, subsidiados ou não pelo thesouro, todos sujeitos á contribuição de rendimento, creada pela lei de 18 de junho de 1880, e cuja somma annual fôr superior a 300.000 réis, ficam sujeitos ás taxas seguintes:

De 300.000 réis até 500.000 réis....	5 por cento
De 500.000 réis até 800.000 réis....	10 por cento
De 800.000 réis até 1.200.000 réis..	15 por cento
Além de 1.200.000 réis.....	20 por cento

§ 1.º Os vencimentos até 300.000, 500.000, 800.000 e 1.200.000 réis não podem ficar inferiores, respectivamente, á somma liquida de 294.000, 475.000, 720.000 e 1.020.000 réis.

§ 2.º Para a applicação da percentagem será computada a totalidade dos vencimentos que, sob qual quer denominação, fôr percebida por cada funcionario.

§ 3.º D'essa totalidade se deduzirá, porém, o que houver de pagar se por direitos de mercê e quaesquer outras imposições legais, não comprehendendo tambem a parte dos vencimentos que estiver sujeita a contribuições quer geraes, quer districtaes e municipaes.

Art. 2.º—A taxa do imposto complementar de 5 por cento, creada pela lei de 30 de julho de 1890, é elevada sobre as contri-

buições predial, pessoal, sumptuaria, de renda de casas e industria pela forma seguinte:

Para as collectas superiores a 10.000...	10 por cento
Idem a 100.000 réis.....	12 por cento
Idem a 200.000 réis.....	14 por cento
Idem a 300.000 réis.....	16 por cento
Idem a 400.000 réis.....	18 por cento
Idem a 500.000 réis.....	20 por cento

Art. 3.º—A taxa da contribuição de rendimento a que se acham sujeitos os titulos de divida publica, interna e todos os demais papeis de credito, pela já citada lei de 18 de junho de 1880, é elevada a 30 por cento.

§ unico. São para este effeito considerados titulos de divida publica interna as obrigações de 4 por cento do emprestimo de 1883, e todos os externos cujo juros forem pagos no paiz.

Art. 4.º—Os portadores de titulos de divida publica interna e os da externa, nos termos do § unico do artigo 3.º, poderão isentar-se do pagamento da taxa do artigo precedente accetando a conversão por forma igual á que ulteriormente foi convencionada com relação á divida externa nos termos do artigo 6.º.

Art. 5.º—No orçamento do estado será inscripta a verba de 250 contos de réis destinada a occorrer aos *deficits* que em virtude da elevação da taxa do artigo 3.º se derem nas contas annuaes dos monte-pios, caixa de aposentação, estabelecimentos e corporações que mantenham asylos e hospitaes; e bem assim nos rendimentos provenientes de juros de titulos de divida publica, adquiridos por virtude da desamortisação dos passaes de parochos, quando esses rendimentos sommados aos demais da parochia não excederem 300.000 réis.

§ unico. O governo dará conta ás côrtes do uso que tiver feito da verba supramencionada.

Art. 6.º—Fica o governo auctorizado a negociar com os portadores de titulos de divida publica, externa um convenio de conversão pelo qual, garantindo-lhes o pagamento do juro em oiro, e unificando os titulos n'um typo novo, ou mantendo os typos actuaes, os mesmos portadores transformem até ao maximo de metade do capital, ou acceitem pagamenro de até metade dos seus juros, em cedulas do thesouro, com ou sem juro, amortisaveis com ou sem premios, pela verba annual que para esse effeito fôr destinada e pelo modo que fôr estabelecido.

§ unico. São para este effeito considerados titulos de divida publica externa todas as obrigações amortisaveis não comprehendidas na excepção do § unico do artigo 3.º.

Art. 7.º—Os titulos de divida externa que antes do vencimento do primeiro coupon, immediato á promulgação d'esta lei, se não acharem incluidos no convenio do artigo precedente, ficarão identificados aos internos, nos termos do artigo 3.º, podendo porém deixar de o estar, assim que se incluam nas disposições convencionaes.

Art. 8.º—Para assegurar aos credores, tanto nacionaes como estrangeiros, o pagamento integral e regular dos juros e amortisação, o governo poderá consignar a esse fim, dos rendimentos nacionaes, aquelles que entender necessarios e preferiveis, sem todavia alterar a forma ordinaria de percepção dos mesmos rendimentos, mas sim restaurando, pelo modo conveniente, o antigo regimen de dotação da divida.

Art. 9.º—As taxas fixadas nos artigos 1.º, 2.º, 3.º e 7.º começarão a vigorar na data da publicação d'esta lei e durarão até ao fim do anno economico de 1892 e 1893, as côrtes fixarão annualmente novas taxas reduzidas conforme as necessidades do equilibrio orçamental para os annos economicos posteriores.

Art. 10.º—E' o governo auctorizado a fazer os regulamentos necessarios para a execução das disposições dos artigos precedentes.

Art. 11.º—E' o governo auctorizado a decretar no pessoal e no material dos serviços publicos dependentes de todos os ministerios, e nos das corporações locaes bem como nos regulamentos e cobrança de impostos, nas reformas tendentes á simplificação dos mesmos serviços e respectivos quadros, effectuando as reduções de despesas compatíveis com a sua boa organização.

§ 1.º Nenhum augmento de vencimento por diuturnidade de serviço será concedido, até promulgação d'essas reformas, quer nos quadros do estado, quer nos das corporações administrativas, ou quaesquer outros estabelecimentos officiaes.

§ 2.º Com os empregados excedentes, depois de fixados os novos quadros, se irão preenchendo as vacaturas que occorrerem, sendo collocados, quanto possivel, nos empregos analogos áquelles que exercem na mesma, ou em differente repartição.

§ 3.º O governo dará conta ás côrtes do uso que fizer d'esta auctorisação.

Art. 12.º Fica revogada a legislação em contrario.

Ministerio dos negocios da fazenda, em 30 de janeiro de 1892.
José Dias Ferreira, bispo de Bethsaida, Joaquim Pedro de Oliveira Martins, Jorge Candido Pinheiro Furtado, Francisco Joaquim Ferreira do Amaral, Antonio de Sousa Silva Costa Lobo, visconde de Chancelleiros.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1892 — JANEIRO — DIAS													
		16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	—
Lisboa...	ACCÕES Comp. Real Portuguesa...	17.000	—	18.300	18.300	—	—	18.300	—	—	18.000	18.000	18.000	17.500	—
	» Ascensores mechanicos...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portuguesa...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris.....	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39.000	—	39.000	—	—
	ACCÕES Comp. Real Portuguesa...	68,75	—	75	73	65	65	63,75	70	71,25	71,25	72	70	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal...	61,50	61	60	—	—	60	—	93	55	50	50	45	—	—
	» Norte de Hespanha	190	190	187,50	205	198,75	202,50	—	—	—	201	192	192	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante...	193,75	150	192,50	202,50	195	205	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	312,50	311,25	315	320	301,25	320	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portuguesa...	125	130	130	128	125	125	125	126	125,75	125	128	125,80	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal...	125	125	125	121	—	—	121	127	125	125	120	120	—	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	317,50	312	310,50	316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres...	» C. ^a da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Amsterd...	» Atravez d'Africa	54,50	50,62	50,62	50,62	—	50	—	46	46	46,25	46,25	46,25	—
	Bruxellas...	» Atravez d'Africa	50	50	50	50	50	50	50	50	45	45	45	—	—
Berlim....	» Companhia Real 1 1/2 0/0...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração		RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações
			1892-91			1891-90			Totaes		Differença a favor de		
			Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1892-91	1891-90	1892-91	1891-90	
COMPANHIA REAL	de a			Réis	Réis		Réis	Réis		Réis	Réis		
	Antiga rede e no- va não garanti- da (1).....	1 7 Janeiro	690	12.497:000	61:588	690	11.840:060	61:985	12.497:000	11.840:060	-	2.337:060	(1) Compre- hende as li- nhas de Les- te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Tor- res, ramal de Cintura, ur- bana e Cas- caes. (2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira ramal de Alfarel- los, e Beira Baixa.
		8 14 "	"	11.403:000	61:352	"	57.879:570	83:883	85.900:000	96.719:570	-	10.819:570	
		15 21 "	"	13.418:000	62:968	"	52.517:200	76:082	130.318:000	119.236:770	-	18.888:770	
	Nova rede garan- tida (2).....	1 7 "	334	3.962:000	11:682	168	2.700:000	16:071	3.962:000	2.700:000	12.620:000	-	
		8 14 "	"	4.176:000	12:430	"	2.900:000	17:261	8.138:000	5.600:000	2.538:000	-	
		15 21 "	"	4.026:000	12:053	"	3.000:000	17:857	12.164:000	8.600:000	7.436:000	-	
	Sul e Sueste	10 16 Dezemb.	475	11.389:450	26:501	475	11.724:870	21:681	701.877:435	656.658:020	48.219:415	-	
		17 23 "	"	13.701:750	28:853	"	13.445:960	28:308	718.578:885	670.103:980	48.471:900	-	
		19 25 Novemb.	310	18.190:547	53:501	310	20.538:327	60:107	829.537:370	880.688:367	-	51.170:997	
Minho e Douro	26 2 Dezemb.	"	16.832:391	49:565	"	19.287:711	56:728	816.383:761	899.976:111	-	53.586:350		
	3 9 "	"	17.152:383	51:330	"	18.310:548	53:942	863.812:111	918.318:657	-	51.476:512		
	10 16 "	253	7.697:613	30:425	253	8.401:032	32:031	306.192:101	337.417:922	-	50.925:821		
Beira Alta	17 23 "	"	7.110:775	28:224	"	7.633:276	30:171	313.632:876	365.051:198	-	51.418:322		
	24 31 "	"	7.375:819	29:153	"	10.599:967	41:897	321.008:695	375.651:165	-	51.612:270		
Nacional (Mirandella e Vizeu)	- - -	405	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	26 2 Dezemb.	31	4.161:725	31:168	31	850:230	25:007	56.895:966	51.627:115	2.268:115	-	-	
Guimarães	3 9 "	"	912:905	26:850	"	839:633	24:693	57.808:871	55.466:750	2.342:121	-	-	
	10 16 "	"	931:900	27:409	"	808:435	23:775	58.740:771	56.274:885	2.465:886	-	-	
	1 7 Janeiro	2803	1.210:242	412	2803	1.082:215	386	1.210:242	1.082:215	157:997	-	-	
Norte de Hespanha .	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	1 7 "	2672	1.009:361	377	2672	856:951	321	1.009:361	856:951	452:106	-	-	
Madrid-Zaragoza- Alicante.....	8 14 "	"	1.111:171	429	-	910:011	316	2.150:532	1.766:999	383:533	-	-	
	21 31 Dezemb.	894	379:920	425	894	317:201	335	11.811:761	11.432:592	409:169	-	-	
Andaluzes.....	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	11 20 "	460	177:136	1:038	460	390:517	819	12.228:613	11.775:468	453:144	-	-	
Almansa-Valencia- Tarragona.....	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	1 7 Janeiro	180	40:513	221	180	19:688	109	40:513	19:688	21:825	-	-	
	8 14 "	"	40:551	229	"	12:267	231	81:061	61:955	19:109	-	-	
Zafra a Huelva.....	15 21 "	"	42:937	238	"	33:066	183	121:001	95:121	28:880	-	-	

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas no mez de outubro de 1891

José Joaquim Peres, — Autocismo systema Peres — 4 annos.**Bento de Moura e Silva**, — Charruas e arados que lavrem e piquem a terra e conjunctamente cortando as raizes — 15 annos.**Eugène Buffet**, — Pilha denominada «Pilha economica» — 3 annos.**Salvatore Orlando**, — Charneira universal para propulsores e para eixos de propulsores (prorogação) — 1 anno.**Fried. Krupp**, — Apparellho para evitar os effeitos do fogo aturado nas bocas de fogo do apparellho de culatra horisontal ou vertical com cunha ou com bloco — 15 annos.**Antonio Ferreira**, — Preparação de papel sinapisado ou mostarda em folhas a que se dá vulgarmente o nome de sinapis-mos — 5 annos.**William Frederik Peel**, — Aperfeiçoamentos no modo de

prender as armas de fogo aos arreios dos cavallos e no de dis-
parar as mesmas — 5 annos.

Johann Bohuslav Fiedler, — Caixa para phosphoros, de
novo systema — 1 anno.

Carl Thomas Blanch Brain, — Aperfeiçoamentos nos
tramways ou caminhos de ferro electricos ou n'outros em que os
vehiculos sejam tirados por uma força transmittida de longe — 13
annos.

D. Apolinar Kriales, — Reforma na thesoura de podar —
10 annos.

Patentes cujos prazos de concessão terminaram
no mez de outubro de 1891

Thomas Reverton Redwood, — Aperfeiçoamento no gaz
de illuminação — 25 de outubro de 1876.

Anatole Acelin, — Systema de aquecimento das carruagens
de caminhos de ferro e outras e todos os logares em geral — 19
de outubro de 1881.

Adalberto Nobre de Hoffmann, — Novo processo mecha-
nico para comprimir e conservar o café moido por meio de uma
machina especial — 19 de outubro de 1881.

Pedro Romano Folque, — Travessa metallica systema Fol-
que para caminhos de ferro e tramways — 12 de outubro de 1886.

Lorenz Nemelka, — Aperfeiçoamentos nos moinhos de cy-
lindros — 13 de outubro de 1886.

Ludwig Mautner von Markhof, — Apparelho electrico
optico de signaes — 13 de outubro de 1886.

Bela Brones, — Processo de fabricação de um novo produ-
cto explosivo denominado «Bronolithe» — 13 de outubro de 1886.

Eugenio Durand, — Aperfeiçoamentos nas machinas para
fabricar cigarros — 13 de outubro de 1886.

Eduard Schmidt, — Systema da via com travessas forma-
das com bocados de carris usados — 20 de outubro de 1886.

D. Frederico Vallmitjana, — Apparelho para elevar agua
— 20 de outubro de 1886.

**Charles James Jutson e Frederik Abraham Pou-
pard**, — Melhoramentos nas ferraduras dos cavallos e de outros
animaes com cascos — 30 de outubro de 1889.

Linhas portuguezas

Linha do Pungue.— Diz o *South Africa*, jornal que se
publica em Londres, que as negociações a respeito do
caminho de ferro da Beira a Massikessi progredem sa-
tisfactoriamente entre os governos britânico e portu-
guez e tambem entre a companhia South Africa e com-
panhia de Moçambique.

A companhia para a construcção da linha será orga-
nisada logo que os dois governos concordem no que se
relaciona á execução da condição 14.^a.

Tendo os estatutos da companhia de Moçambique
sido approvados por decreto de 28 de dezembro, a
emissão de 400:000 acções será brevemente annun-
ciada.

Guimarães.—As contas da Companhia do Caminho
de Ferro de Guimarães, respeitantes ao exercicio de
1891, mostram que o rendimento do trafego durante
aquelle anno foi de 61:385.744 réis, ou mais 2:112.704
do que no anno anterior; o numero de passageiros foi
de 177:684, e o seu producto foi de 38:153.855, ou
menos em numero de 114 e menos em producto 315.745;
o transporte de mercadorias em grande e pequena ve-
locidade foi de 25:685 toneladas, ou mais 2:538, e o seu
producto de 22:750.551, ou mais 2:706.731; a média
annual kilometrica foi de 1:805.745, ou mais 62.7119.

Linhas hespanholas

Zaragoza a Barcelona.— A companhia de Tarragona a Barce-
lona e França solicitou a auctorisação para a abertura do servi-
ço publico da secção de Mora la Nueva a Fayon (linha directa de
Zaragoza a Barcelona), na extensão de 39 kilometros, resultando
assim que a linha directa de Zaragoza a Barcelona ficará aberta
muito breve com as actuaes linhas e a nova secção de Zaragoza
a Puebla (70 kilometros), e de Fayon (limite das provincias de Za-
ragoza e Tarragona) a Barcelona (193 kilometros).

Faltará sómente o trajecto de Puebla a Fayon no qual se tre-
balha activamente.

Linares e Almeria.—As obras das magnificas pontes que actual-
mente que se estão construindo sobre os rios Guadalquivir e
Guadalminar estão-se executando com a maior actividade.

De Turis a Madrid.—Foi apresentado no ministerio de fomento,
por D. Juan Isla, actual concessionario do caminho de ferro de
Grao a Valencia, Turis e Minas de Aguas (hoje em construc-
ção) um projecto de caminho de ferro economico de via dupla
de Turis a Madrid para enlaçar no primeiro dos ditos pontos com
Valencia.

Diz-se que o novo caminho atravessa os povos de Macastre,
La Portera, Casas de Ibañez, Campo-Arás, Casa de las Monjas,
Villatova, Villamaba, Iniestas, Motilla del Palancos, Almedilla,
Bezenache, Valverde del Júcar, Olivans, Cervera, Villarubia, Vil-
lananrique, Tarancón, Colmenar de Orejo, Chinchon, Morata de
Tajuña, Vaciomadrid e Vallecás, cruzando os rios Magro, Cabriel,
Júcar, Tejo, Tajuña e Jarama, e percorrendo um total de 360 ki-
lometros, ou 115 menos que o percurso actual, por Encina entre
Madrid e Valencia.

De Cáceres a Logrosan.—Acaba de fundar se em Brujas, sob a
presidencia do sr. Pio Gullon, uma sociedade belga-hespanhola
para a construcção e exploração de um caminho de ferro de Ca-
ceres a Logrosan por Trujillo, com um ramal ligando Montañe-
chez afim de dar valor ás ricas fabricas de phosphatos de Logrosan,
para a compra das quaes se constitue outra companhia.

Sendo a linha de Cáceres-Trujillo-Logrosan susceptivel de des-
envolver-se em varios sentidos, os fundadores deram-lhe o titulo
de *Sociedad anonima de los caminos de hierro de Extremadura*.

Oeste de Hespanha.—Um jornal financeiro de Paris diz que a
companhia dos caminhos de ferro d'Oeste de Hespanha está de
acordo com o importante grupo de obrigacionistas para obter os
fundos necessarios para a conclusão da sua rede.

Noguera e Pallaresa.—Varios deputados da provincia de Lerida
reuniram-se em uma das sessões do congresso, para insistir nova-
mente com o governo afim de que este resolva brevemente so-
bre a construcção do caminho de ferro de Noguera-Pallaresa.

Nomearam uma comissão que solicitará do ministro de fo-
mento que active a apresentação da proposta n'este sentido.

Robla a Valmaseda.—Está concluido o tunnel de 950 metros, a
15 kilometros de Espinosa de los Monteros, neste caminho de
ferro.

Os Directos.—Os engenheiros que tinham ido reconhecer a no-
va linha dos caminhos de ferro directos na secção de Mora de
Ebro a Fayon, já regressaram a Barcelona depois de ter feito as
provas das obras comprehendidas na dita secção. Sobre as pon-
tes do Matarraña e do Ebro fizeram-se provas excepcionaes tanto
esticas como dynamicas que deram optimos resultados. Fize-
ram-se tambem provas de percurso a grande velocidade nos pon-
tos mais difficeis do traçado, passando-se com a velocidade de 70
kilometros a ponte sobre o Ebro, e um troço de linha onde ha
curvas, contra-curvas e rampas.

Torralba a Soria.—Na madrugada do dia 2 de janeiro chegou
a Soria a primeira locomotiva.

Vinte e quatro horas antes haviam terminado os trabalhos de
construcção da linha ferrea de Torralba á dita capital.

A machina, levando tres wagons, passou o viaducto do Gólmayo
sem que as povoações se apercebessem d'este facto senão ao re-
gresso de Soria.

De Arroyo a Uruñeja.—Dizem de Cáceres que é certa a dissolu-
ção da Sociedade, formada para construir o caminho de ferro de
Arroyo del Puerco a Uruñeja.

De Medina a Salamanca.— Diz «La Legalidad» de Salamanca:

A questão do caminho de ferro de Medina a Salamanca, cuja
cessão a favor da Companhia do Norte se pretende annullar por
meio de um processo, dependente de accordo da deputação pro-
vincial, está sendo objecto de diversos commentarios e ha de ser
motivo de numerosa concorrência ás sessões extraordinarias que
se devem celebrar por estes dias, n'aquella corporação.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

As companhias que, desde 1880 davam reciprocamente aos
seus agentes a facilidade de viajar pela quarta parte do preço, e
a meio preço para as familias, resolveram conceder aos empregados,
umas das outras, uma viagem gratuita por anno em uma ou
mais linhas do paiz, e passagem pela quarta parte do preço ás fa-
milias, nas mesmas condições.

Tambem resolveram conceder aos empregados que habitam nos
suburbios de Paris, n'uma zona de 30 kilometros, bilhetes de as-
signatura pela quarta parte dos preços estabelecidos para o pu-
blico.

No caminho de ferro de Leste está-se experimentando um modelo de locomotiva de duas caldeiras sobrepostas que, a dar os resultados até aqui conseguidos, produzirá uma revolução nas comunicações ferro-viarias.

A nova locomotiva começa por uma velocidade de 120 kilometros, chegando pouco a pouco a obter 186, e os engenheiros esperam forçá-la a 200.

Já se construíram 12 locomotivas que andam duas vezes por dia com a comissão de engenheiros especiaes. O trajecto é feito na direcção da fronteira da Alemanha, empregando-se 2 horas e 45 minutos entre Paris e Avricourt (430 kilometros), tendo as locomotivas que deter-se em duas estações intermédias para mudar de machinista, por que estes não podem resistir mais de uma hora na plataforma, tal é a tensão de espirito e attenção vigilante que a machina exige.

Se este typo de locomotiva não chega a ser adoptado poderá fazer-se o trajecto desde Paris á fronteira hespanhola em menos de 6 horas, e d'ahi a Lisboa a empregar-se igual typo levaria mais de 11 horas.

Para isso seria porem, necessario elevar o peso dos carris que nem em Hespanha nem em Portugal estão preparados para tal velocidade.

Como seria bom partir de Lisboa ás 5 da manhã de ir assistir, em Paris ao 2.º acto da opera ás 10 horas da noite!

INGLATERRA

A sociedade do tunnel sob a Mancha convocou em Londres uma assembléa extraordinaria para confirmar a resolução tomada em 17 de dezembro passado, em vista de apresentar um projecto de lei durante a actual sessão, pedindo auctorisação para a continuação dos trabalhos de experiencia do tunnel submarino.

PARAGUAY

O congresso do Paraguay approvou a construcção do caminho de ferro Assumpção-Santos, auctorisando o contracto celebrado com o Visconde d'Obert que já obteve uma concessão do governo brasileiro. A comunicação directa de Santos á Assumpção diminuirá 1.000 milhas no trajecto terrestre e fluvial, encurtando a viagem 10 ou 12 dias. A linha seguirá para oeste de Assumpção a Corytiba, no Brazil, distante 525 milhas; d'ahi 110 milhas a Santos.

EGYPTO

O governo e a companhia do Canal do Suez estão de accordo sobre as condições da construcção e funcionamento do tramway a vapor que deve ligar Port-Said a Ismailia, destinado ao transporte de passageiros e suas bagagens. A companhia já possui 301 kilometros de carris assentes; os 45 que faltam estarão concluidos ainda no anno proximo.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

APRESENTADOS Á ASSEMBLÉA GERAL EM 10 DE NOVEMBRO DE 1891

(Continuado do numero 97)

A percentagem que corresponde a cada estação no rendimento da linha é a seguinte:

Estações	2.º semestre de 1889	1.º semestre de 1891	Observações
Loanda.....	3,1 0/0	2,1 0/0	
Cidade alta.....	35,3 "	36,8 "	
Cacuaco.....	11,6 "	10,1 "	
Quifangondo.....	16,0 "	19,3 "	
Funda.....	11,5 "	10,0 "	
Cabiri.....	10,0 "	8,2 "	
Catete.....	7,5 "	3,1 "	Em exploração desde outubro de 1890.
Cunga.....	3,5 "	5,4 "	
Cassoneca.....	1,5 "	2,6 "	
Barraca.....	—	0,2 "	Idem desde março de 1891.
Calungumbo.....	—	2,2 "	

Mandamos proceder á ampliação da estação da cidade alta por ser esta que serve quasi exclusivamente Loanda, não só para o serviço de passageiros, como sempre previmos, mas também para o de mercadorias, que a procuram de preferencia á estação de Loanda, testa da linha.

A receita da exploração foi a seguinte:

2.º semestre de 1890

100 kilometros de julho a setembro e 140 de outubro a novembro.....	15:218\$250
Complemento da garantia segundo o contracto da concessão.....	129:578\$130
	144:796\$380

1.º semestre de 1891

180 kilometros de março a junho.....	20:058\$040
Complemento da garantia.....	167:670\$590
	187:728\$630

O rendimento proprio da linha no anno economico de 1889 a 1890 foi de..... 17:454\$030
e o de 1890 a 1891 de..... 35:276\$290

d'onde se vê um augmento de 102 0/0 no rendimento total.

A este augmento na receita do caminho de ferro corresponde um muitissimo mais importante ainda nos rendimentos da alfandega de Loanda, como é bem demonstrado no excellente relatório do seu digno director o ex.º sr. H. A. Pereira Rodrigues.

Diz este illustre funcionario no relatório do anno civil de 1890:

«Em 1890 a alfandega de Loanda rende, só por si, muito mais do que nos annos citados (1882 a 1888) rendiam as quatro alfandegas da provincia!

«Comparando o rendimento d'este anno com o dos annos anteriores, vê-se que o augmento é progressivo e valioso, devendo attender-se mais a que n'este anno não entra o direito do vinho e vinagre nacionaes, que figura nos outros annos e foi abolido por decreto de 13 de julho de 1889.

Para que mais facilmente a comparação, a que me refiro, possa ser feita, permitta-me v. ex.ª que eu cite os rendimentos cobrados nos ultimos cinco annos:

1886.....	217:744\$056 réis
1887.....	340:173\$252 "
1888.....	358:026\$622 "
1889.....	473:472\$104 "
1890.....	537:642\$592 "

«Annunciou-se a construcção do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, começaram os estudos, lançou-se a primeira pedra para a construcção da estação principal, e a alfandega de Loanda accusou logo no primeiro anno um augmento de rendimento superior a 100:000\$000 réis, augmento que tem progredido, como que acompanhando a exploração d'esse caminho de ferro.

«Todos os annos me tenho referido a este importante melhoramento, porque a elle attribuo principalmente o augmento da receita cobrada na alfandega de Loanda.

«E' facto que o bom preço que, nos mercados da Europa, tem sustentado o café da provincia, muito contribue para o desenvolvimento commercial, mas já não é para temer, como em outros tempos, uma baixa, porque as vantagens dos rapidos transportes começam a ser conhecidas e tem de ser convenientemente aproveitadas, e tanto mais quanto mais indispensaveis se tornarem»

Apesar de superfluo, faremos notar que em nada influe no rendimento da alfandega a importação de material e outros artigos destinados ao caminho de ferro, por serem isentos de direitos.

Lembrando-nos de que ao augmento do rendimento da alfandega de Loanda deve corresponder o augmento proporcional de todas as outras contribuições directas e indirectas, parece nos perfeitamente demonstrado que do caminho de ferro não virá encargo para o thesouro publico, antes n'um futuro pouco distante lhe advirá d'elle um augmento de receita.

A conservação e aperfeiçoamento da linha em exploração tem merecido o maior cuidado ao digno director tecnico da Companhia em Loanda.

Em varios pontos da linha, onde as chuvas indicavam haver uma insufficiente vasão, construíram-se novos aqueductos e algumas pontes, obras estas que se fizeram sem que a exploração fosse interrompida. Os taludes foram consolidados, o assentamento aperfeiçoado, de maneira que actualmente se tem percorrido a linha com velocidade média de 35 kilometros, o que n'um caminho de via estreita, com inclinações de 25/00, é prova do seu bom estado de conservação.

O movimento de passageiros foi por classes e em média mensal:

2.º semestre de 1890

1.ª classe.....	146 ou 5,6 0/0
2.ª ".....	76 " 3,0 "
3.ª ".....	2:356 " 91,4 "

1.º semestre de 1891

1.ª classe.....	168 ou 4,4 0/0
2.ª ".....	125 " 3,2 "
3.ª ".....	3:597 " 92,4 "

O que mostra um augmento importante a favor do 1.º semestre de 1892, isto é, logo que se abriu a estação do kilometro 280, sendo a 3.ª classe que mais concorreu para este augmento, o que confirma o que a respeito do indigena dissemos no nosso ultimo relatorio.

O pessoal empregado nos diferentes serviços da exploração é o seguinte:

Pessoal superior.....	13
Chefes de estação, machinistas, capatazes de via e agentes secundarios.....	177
Operarios e artífices.....	141
Trabalhadores.....	375
Total.....	706

o que, comparado com o anno anterior, mostra uma diminuição de 159 empregados, apesar de haver actualmente em exploração muito maior numero de kilometros.

Este resultado é devido á consolidação da linha e á conclusão dos trabalhos accessorios a que a Sociedade Constructora mandou proceder nas primeiras secções, e em que dispendeu importantes sommas; e bem assim á intelligencia com que estão montados os diferentes serviços.

(Continúa).

Mercado de metaes

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

Em 14 de janeiro

Cobre		L. S. D.		1. 3. D.	
Barras do Chili,	armaz. Liverpool ton.	45	10	-	-
Chapas, rolos, etc.,	a bordo Londres	59	-	-	60
Best Selected	"	49	-	-	50
Estanho					
Barras ou lingotes ingl.	"	94	-	-	-
"	"	95	-	-	-
Straits	armaz.	95	-	-	-
Australian	"	96	-	2	-
Lata					
Charcoal I C	a bordo	13	6	-	17
Coke I C	"	12	9	-	14
Chumbo					
Lingotes	ton.	11	2	6	-
Chapas	"	12	5	-	-
Zinco					
Foreign brando	armaz.	22	7	6	-
Inglez	a bordo	22	17	6	-
" duro	"	17	15	-	-
Antimonio	"	55	-	-	-
Mercurio	armaz.	7	9	-	7
Ferro					
Eccocia, ling. n.º 1	a bordo Glasgow ton.	2	8	-	-
" " 3	"	2	7	6	-
Cleveland " 1	" Midlesb	2	0	-	-
" " 3	"	8	6	-	-
Gales barras	" Gales	5	7	6	-
"	" Londres	5	7	6	-
Escocia	" Glasgow	6	5	-	6
Staffordshire	" Londres	6	5	-	6
Belgica	"	5	2	-	-
Suecia	"	7	0	-	-
Arame	"	6	12	6	-
Arco	"	6	10	-	-
Chapa	"	7	12	6	-
Placas	"	6	5	-	6
Chapa galv. 20 g.	"	12	-	-	12
" " 24 g.	"	12	10	-	12

Preços da casa Harrington & C. Liverpool

Prata

Em 9 de janeiro

Barras 43 a 42 9/16

Avisos de serviço

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Logares nos comboios Sud-express

Desde 1 de fevereiro de 1892, os comboios Sud-Express admitirão, quando haja logares disponíveis nas estações abaixo, passageiros que munidos de bilhetes ordinarios de 1.ª classe se destinem ás mesmas estações, mediante o pagamento do supplemento para a Companhia dos Wagons-lits, segundo o quadro seguinte:

Lisboa

Santarem	500	Santarem	
Entroncamento ..	1.000	500	Entroncamento
Abrantes	1.000	1.000	500
Torre das Vargens	1.000	1.000	1.000
Marvão	1.000	1.000	1.000

Não são admittidas bagagens registradas.

Os passageiros accommodar-se hão nos logares que haja disponíveis tanto no wagon leito como no restante, sem que lhes assista o direito de reclamar estes ou aquelles de preferencia.

A cobrança do supplemento será feita em transitio pelos agentes da Companhia dos Wagons-Lits, devendo o passageiro estar já munido do respectivo bilhete ordinario de 1.ª classe.

Lisboa, 22 de Janeiro de 1892.

Interrupção nas linhas francezas

Segundo communicação recebida de Hespanha, as remessas para alem da fronteira Irún-Hendaya só serão accites com reserva pelos prazos de transporte.

Por conseguinte as remessas para França só se acceptarão com reservas pelos prazos de transporte.

Lisboa, 22 de janeiro de 1892.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Serviço de Vectos Obras

Tarefa n.º 9 - Ampliação dos edificios da estação d'Abrantes—Base de licitação 14:908\$700 réis

Na estação de Santa Apolonia em Lisboa, secreteria da exploração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes perante o sr. Engenheiro Chefe da Exploração, pela 1 hora da tarde do dia 11 de fevereiro proximo, serão recebidas propostas para a arrematação da tarefa n.º 9 (serviço de Via e Obras) ampliação dos edificios da estação d'Abrantes na linha de Leste.

As condições, plantas, perfis para esta adjudicação estão patentes na estação de Santa Apolonia, repartição de Via e Obras.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao sr. Engenheiro Chefe d'exploração em Lisboa, estação de Sant'Apollonia indicando no sobrescripto: Proposta para a ampliação dos edificios da estação d'Abrantes, na linha de Leste, e redigidas segundo theor seguinte:

Eu abaixo assignado, residente em..... obrigo-me a executar a tarefa n.º 9 de Serviço da Via e Obras da Companhia Real—Ampliação dos Edificios da estação d'Abrantes na linha de Leste, segundo as condições patentes na repartição do mesmo serviço da Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento, pela quantia total de..... réis (por extenso).

Data e assignatura (esta por extenso em letra bem intelligivel).

Para concorrer a esta adjudicação cada proponente depositará previamente na caixa da Companhia a quantia de tresentos e sessenta e dois mil setecentos e dez réis a qual lhe será devolvida não lhe sendo accite a proposta, do que receberá aviso.

Acompanharão a proposta em sobrescripto separado os seguintes documentos:

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

2.º Um attestado que abone a capacidade do proponente, para a execução das obras.

Havendo empate nas propostas proceder-se-ha á licitação verbal em acto continuo entre os licitantes, não se admittindo lanço inferior a 1.000 réis.

Compra de 50:000 tonelladas de carvão

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes recebe até á 1 hora da tarde do dia 15 do mez de Fevereiro proximo futuro propostas em carta fechada e lacrada para o fornecimento

de 50:000 tonelladas inglezas de carvão de pedra, nas seguintes condições:

- 1.º O carvão será Lancaster's Griffin Nantyglo ou Riska.
- 2.º O fornecimento começará em março e terminará em dezembro; dividido em quantidades mensaes de 5:000 tonelladas inglezas aproximadamente.
- 3.º O deposito provisorio será de Lb. 100 (450\$000 reis.) feito em Lisboa na caixa da Companhia.
- 4.º O concurso versará sobre o preço do carvão posto a bordo junto ao caes da Companhia, ficando apenas por conta da mesma Companhia os direitos aduaneiros e as mais despesas de descarga.
- 5.º As propostas serão dirigidas ao director geral da Companhia.
- 6.º Por resolução da ultima assembléa geral ficou assegurado o pagamento de todas as despesas da exploração.

Lisboa 28 de janeiro de 1892.

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

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

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

DE

João Carlos da Fonseca

62 — RUA DE VASCO DA GAMA — 66

LISBOA

Tubos de grés para canalisações. — Ladri-
lhos para parquet. — Cimentos. — Tijolo e bar-
ro refractario. — Balaustres para platibambas.
— Estatuas e vasos para ornamentos.

Preços limitadissimos

CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVEIS

da mais moderna e perfeita construcção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

WALTHER & COMP. A

KALK — Colonia S/Rheno

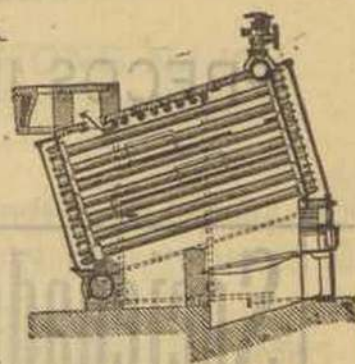
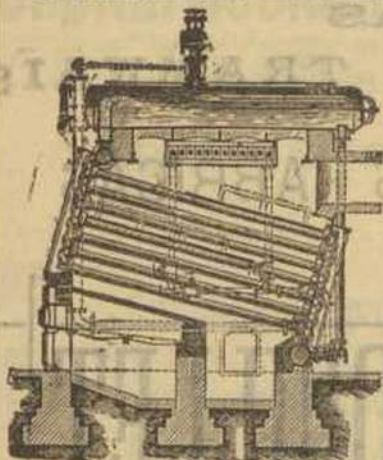
Ligação de tubos sem massa nem amiantho nem outros materiaes analogos

APPARELHO EHLERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

EXPULSÃO MECHANICA DOS RESIDUOS DA CALDEIRA

Patentes de invenção na Allemanha e estrangeiro



VANTAGENS—Segurança—economia—aquecimento rapido—alta pressão—vapor secco—facili-
dade de desarmar (o que permite transportar-se por qualquer caminho)—montagem simples e facil—limpeza commoda—installação economica.

Premiadas nas exposições de Colonia 1875, 1876, 1888, Melbourne, 1880, 1881, 1889, Francfort S. Mein 1881 e Milão 1887.

Para o transporte por paizes montanhosos construem-se as caldeiras de modo que a peça mais pesada não ultrapasse 120 a 130 kilogrammas.

H. PARRY & SON

Officinas de machinas

Caldeiras e construcções navaes

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36 ESTALEIRO

LISBOA

GINJAL

FILTRO CHAMBERLAND

SYSTEMA PASTEUR

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

Filtro adoptado mediante concurso para o
serviço do exercito francez.

Deposito especial para Portugal

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79

LISBOA

FONSECAS, SANTOS & VIANNA

BANQUEIROS

120—Rua Nova d'El-rei—120

(vulgo dos Capellistas)

LISBOA

SOCIOS

Francisco izidoro Vianna, Carlos Ferreira
dos Santos Silva, Francisco da Silveira Vianna,
Pinto da Fonseca & Irmão

SUCCURSAL NO PORTO

Pinto da Fonseca & Irmão

143—Praça de D. Pedro—143

Compram e vendem fundos publicos nacionaes e estran-
geiros, acções de bancos e companhias.

Tomam e saccam letras sobre todas as praças estrangei-
ras e do reino.

Recebem generos e fundos publicos á consignação.

Recebem depositos em conta corrente a juro convencio-
nal, á vista ou a praso.

Fazem todas as operações de casa bancaria e de com-
missão.

VIUVA SERZEDELLO**DEPOSITO DE DROGAS**

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO

SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24
LISBOA

SOCIÉDADE ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

DE

MALINES

DIRIGIR-SE AOS SRS. ADMINISTRADORES DA SOCIEDADE

Material para caminhos de ferro, linhas americanas, rodas para locomotivas, tenders, wagons e tramways

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA**MALINES — Belgica****HENRI MOMMENS**

159, RUE ROYALE, BRUXELLAS

BILHETES PARA CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAYS

em papel e cartão de todos os systemas e formatos

PREÇOS INFERIORES AO DE TODAS AS DEMAIS FABRICAS

FORNECEDOR DE MAIS DE 200 COMPANHIAS DA EUROPA

Société Anonyme de MARCINELLE e COUILLET

COUILLET — BELGICA

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'aço, Laminoirs, Officinas de construção, Forjas, Fundição, Caldeiraria

PRODUÇÃO ANNUAL: 18.000.000 FRANCOIS (3:240 CONTOS DE RÉIS)

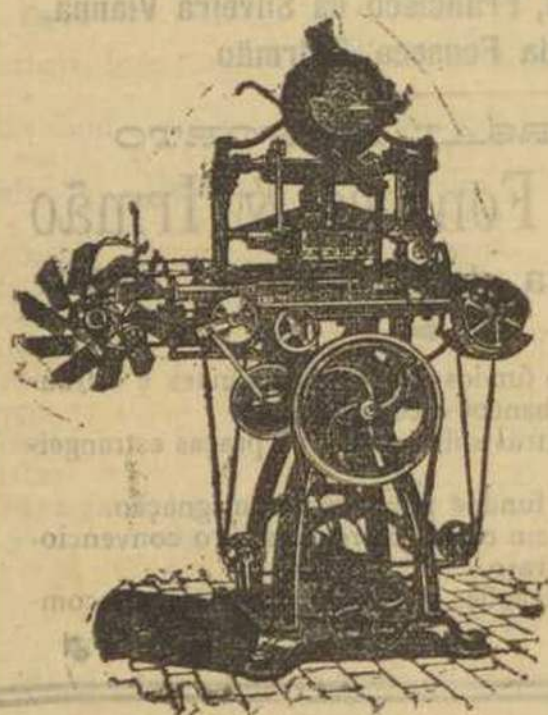
Numero de operarios 5:500

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, fixas de locomotivas, barras com grande largura.

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

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

MATERIAL DE GUERRA PARA A ENGENHARIA E A ARTILHERIA**GANDENBERGER'sche MASCHINENFABRIK**

GEORG GOEBEL — DARMSTADT — ALLEMANHA

Fabrica ha muitos annos como unica especialidade

Toda a qualidade de

MACHINAS E APPARELHOS PARA CORTAR, IMPRIMIR, DATAR E PERFURAR

Bilhetes de Caminhos de Ferro

NOVIDADE NOTAVEL**Machina Universal para bilhetes de Tramways**Com esta machina imprimem-se bilhetes de qualquer genero e tamanho, ao mesmo tempo **dos dois lados**, com diversas cores, **sahindo numerados**, perfurados e cortadas **um a um** de tamanho desejado.Por meio de um aparelho especial os bilhetes são contados automaticamente e reunidos em pacotes de 100, em forma de livro ou de rolo. **O maior formato dos bilhetes póde ser até 10 x 16 centimetros.**

DYNAMITE GOMMA

Fabrica na Trafaria

1\$000 reis o kilo

Preços: — Dynamite n.º 1, cada kilogramma..... 850 réis

» » » 3, » 450 »

Capsulas, a caixa de 100: S. 460 réis — D. 700 réis — T. 900 réis.

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

Agentes em Lisboa: Lima Mayer & Filhos, R. da Prata, 59, 1.º — Agente no Porto: José Rodrigues Pinto e Pinho — R. do Almada, 111, 1.º

EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Sociedade Anonyma — Responsabilidade Limitada

Capital social Rs. 450:000:000 — Capital realizado Rs. 180:000:000

Séde — Rua de Luiz de Camões, 115 — Santo Amaro — LISBOA

ADRESSE TELEGRAPHICO **SANTO AMARO** — TELEPHONE N.º 168

Esta Empresa, proprietaria das officinas de construcções metallicas em Santo Amaro, encarrega-se de fabricar, fundir, construir e collocar, tanto em Lisboa e seus arredores, como nas provincias, ultramar, ilhas, ou no estrangeiro, quaesquer obras de ferro, para construcções civis, mechanicas ou maritimas.

Acceita portanto encomendas para o fornecimento de trabalhos em que predominem estes materiaes, taes como:

TELHADOS, VIGAMENTOS, CUPULAS, ESCADAS, VARANDAS, MACHINAS A VAPOR E SUAS CALDEIRAS, DEPOSITOS PARA AGUA, BOMBAS, VEIOS E RODAS PARA TRANSMISSÃO, BARCOS MOVIDOS A VAPOR, ESTUFAS DE FERRO E VIDRO, FOGÕES, PONTES PARA ESTRADAS E CAMINHOS DE FERRO, CANALISAÇÕES, COLUMNAS, ETC., ETC.

De TUBAGEM DE FERRO FUNDIDO PARA CANALISAÇÕES DE AGUA, GAZ OU ESGOTO, tem sempre em deposito grande quantidade das dimensões do mappa seguinte, bem como as peças de ligação correspondentes.

Diametro interno		Compr.º em metros		Diametro interno		Compr.º em metros	
Pollegadas	Metros	Total	Util	Pollegadas	Metros	Total	Util
1 1/2	0,038	1,880	1,825	6	0,150	3,100	3,000
2	0,050	2,000	1,940	7	0,175	3,100	3,000
2 1/2	0,062	2,750	2,685	8	0,200	3,100	3,000
3	0,075	2,750	2,680	10	0,250	3,100	3,000
4	0,100	2,750	2,670	12	0,300	3,100	3,000
5	0,125	2,750	2,660	16	0,400	3,100	3,000

Estes tubos são todos garantidos para a pressão de 10 atmospheras, fabricando-se para as maiores pressões por encomenda especial; e serão envernizados quando o freguez o exija.

Para facilitar a entrega de pequenas encomendas de fundição, tem um DEPOSITO NA RUA DE VASCO DA GAMA, 19 e 21, ao ATERRO, TELEPHONE n.º 29, onde se encontram amostras, padrões de grandes ornatos e em geral o necessario para construcções civis, e onde se tomam quaesquer encomendas de fundição.

Toda a correspondencia deve ser dirigida á

EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro — LISBOA

CONSTRUÇÕES EM TODO O GENERO

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

LISBOA

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

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

Rua de José Estevão, 11, 1.º

COMPANHIA NACIONAL
 DE
FUNDIÇÃO E FORJAS
*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada***CAPITAL RÉIS 337:500\$000****Caldeiraria, Serralheria e Fundição**

MACHINAS e caldeiras a vapor, tectos de ferro e zinco, vigamentos de ferro,apparelhos de distillação, bombas, fogões de cosinha, tubos de ferro, etc. Todas as obras da especialidade.

OFFICINAS: Em Lisboa — Rua de Luiz de Camões, (a St.º Amaro).

Officinas no Porto—Fundição do Ouro.

Escriptorio: Rua Luiz de Camões, 10. — Santo Amaro, — Lisboa

COLCHÕES ELASTICOS

APERFEIÇOADOS SEM MOLAS

COM TECIDO DE ARAME DE AÇO GARANTIDO

São os mais hygienicos, os mais commodos e os de maior duração

19 Modelos privilegiados, S.º G. D. G.

IBERIA — NACIONAL — FAVORITO — EXCELSOR

Typos especiaes duplos para cama de duas pessoas

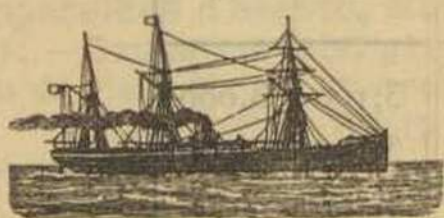
FRANCISCO RIVIÉRE, fabricante.

RONDA DE S. PEDRO N.º 60 — BARCELONA.

Exigir em cada colchão a marca da casa — Condições especiaes para venda a grosso

MALA REAL PORTUGUEZA

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

**Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)**

O paquete portuguez

REI DE PORTUGAL

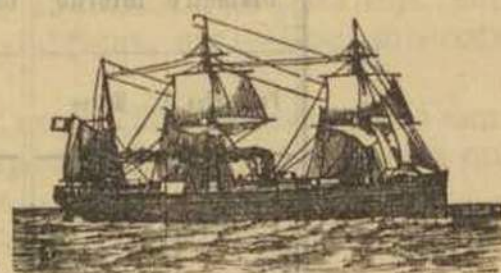
Sahirá no dia 21 de fevereiro ás 3 da tarde para:

Moçambique e Lourenço Marques, com baldeação no primeiro por-
to 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 empresa —
Rua do Arsenal, 24, 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 1 de fevereiro o paquete «LA PLATA»

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

Sahirá o paquete «TAGUS», esperado em 30 de ja-
neiro para

Southampton e Antuerpia

As accomodações para passageiros são inexcediveis em con-
forto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos
que se teem inventado para minorar os incomodos de uma via-
gem por mar.

Ha a bordo do todos estes paquetes cozinheiro e creados por-
tuguezes.

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.ª—R. dos Capellis-
tas, 31, 1.º

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