

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua de Santo Antão, 109 — LISBOA

SUMMARIO

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 portugueses.
Parte oficial. — Portaria de 21 de janeiro.
Tarifas de transporte. — Bilhetes de excursão — Transportes entre a Beira Alta e a rede da Companhia Real.
Os negócios da Companhia Real.
Os caminhos de ferro hespanhoes.
Publicações recebidas.
Commercio Portuguez.
As propostas da Fazenda.
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes.
Patentes de invenção concedidas e caducadas em outubro de 1891.
Linhas portuguesas. — Linha do Pungue — Guimarães.
Linhas hespanholas. — Zaragoza a Barcelona — Linares e Almeria — De Turis a Madrid — De Cáceres a Legrosan — Noguera-Pallaresa — Robla a Valmaseda — Os Directos — Torralba a Soria — De Arroyo a Uranea — De Medina a Salamanca.
Linhas estrangeiras. — França — Inglaterra — Paraguay — Egypto.
Companhia dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa. — Continuação do relatório.
Mercado de metaes.
Avisos de serviço.
Arrematações.
Anuncios.



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 criados 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, pôde 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 prazo 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, enquanto 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 distintos 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 fraccões, 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 pôde 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 pôde pagar porém com as cedulas a taxa supplementar, aliás cair-se-hia nos inconvenientes do systema austriaco e deixariam de ter razão de ser os livretes distintos para cada classe.

Além da avença annual pôde 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 excepcionaes de transporte. Esta necessidade faz-se so-

bre maneira sentir n'uma linha, como a do Sul e Sueste, que serve duas províncias de tão desigual população, uma das quais, o Alemtejo, precisa, para agricultar as suas vastas campinas, do auxilio de braços algarvios e beirões. A nova tarifa D, que veiu 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 diferenciaes 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 kilómetros de caminho de ferro.

Pela nova tarifa o bilhete collectivo entre Faro e Lisboa, por exemplo, custa apenas 1.850 réis em vez de 2.640 réis, preço que permite ao caminho de ferro lutar vantajosamente com a via marítima, que cobra 2.600 réis por passageiro de 3.ª classe de Faro a Lisboa. N'esta tarifa são tambem estabelecidos bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos em 2.ª e 3.ª classe entre quaesquer estações para grupos de collegaes, com o fim de facilitar as excursões escolares, tão proveitosa, já sob o ponto de vista hygienico, já como meio de instrucción, e por isso tão usadas nos paizes mais adiantados, graças aos preços excepcionaes estipulados pelas administrações de caminhos de ferro.

Junta-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 forma 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 rápidos;
- 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 tráfego;
- XIII—aquecimento contínuo dos comboios;
- XIV—rotação dos machinistas;
- XV—informações technicas da 2.ª secção;

3.ª Secção

- XVI—signaes fixos e sistema cantonal (*block system*);
- XVII—illuminação dos signaes;
- XVIII—apparelhos de communicação 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 tráfego (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 tráfego —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 socorros 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—affuentes 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 assuntos:

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 metalicas sob o ponto de vista das cargas.

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

b)—VI vias dos comboios rápidos: medidas para reduzir o afrouxamento de velocidade dos comboios na passagem das curvas, das agulhas tomadas de ponta e ferrolhadas, nas passagens de nível, 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—injeccão, immersão, carbolisado; 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. **Vladimir Herzzenstein**, vice-presidente da comissão do estudo da conservação das madeiras (S. Petersburgo);

Na 2.^a secção—Material e Tracção

d)—IX passagem nas curvas—letra B—modificações no assentamento da via: escala das curvas; supplemento 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 económico 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—letra A—princípio 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: letra A—Consumo do combustivel nas locomotivas; natureza do combustivel; descrição do apparelho de vaporisação; premios de economia de combustivel; experiencias; informações complementares;

j)—idem letra 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 letra D. Lubrificação das locomotivas: consumo das matérias lubrificantes; sua natureza; apparelhos 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 Letra 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 apparelhos usados; matérias 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—Utilização das carroagens e wagons; tipos do material; seu aproveitamento.

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

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

o)—XXVII Estações e troncos communs: estações do Porto (Campanhã), Figueira, Pampilhosa, Valencia 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 socorros e de reformas; filiação na caixa de pensões e reformas; compromissos da caixa; seus recursos, constituição e funcionamento; estatística demographica; observações geraes. Caixa de socorros. 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 hidráulica 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, Cândido Xavier Cordeiro, chefe de material e tracção, Carlos H. Albers e pelos srs. António C. Bossa, e conde de Ottolini (José), engenheiros adjuntos respectivamente a material e tracção e à 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 tráfego d'uma rede.—Regras relativas á distribuição do tráfego das mercadorias entre as linhas de uma mesma rede (determinação do itinerário mais económico).

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

C.—Tarifas communs.—Princípios relativos ao establecimento das tarifas communs a diversas Companhias.

Parte Official

Direcção geral do commercio e industria
1.º 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 comissão de syndicancia 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 comunicar pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, aos referidos funcionários 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 exoneraçāo 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 utilizáveis, 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 permitir ao passageiro desviar-se da linha directa, efectuando 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 rēde da Companhia Real.—Tendo-se produzido reclamações sobre a applicação das tarifas geraes, nas linhas da Companhia Real, as remessas procedentes ou destinadas á linha da Beira Alta, foi resolvido que, desde 27 de janeiro, se appliquem ás referidas remessas as tarifas especiaes internas, quando não as haja combinadas entre as duas rēdes.

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 Povoa para Guarda ou vice-versa.

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

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

N. B. S. n.^o 8—Lás, do Sul e Sueste para Mangualde, 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 fórmula porque essa campanha terminou não ofereceu 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 convalescência, tratado por novos medicos que, em repetidos conselhos, buscam prover ao seu restabelecimento, que lentamente se ha de operar, gracas 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 forma 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 lugar 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 accão para levantar-a do abatimento a que chegou, enquanto o seu presidente trabalha em Paris, d'accordo com os credores estrangeiros, reunidos ali, tanto os representantes dos grupos franceses como os dos allemaes (ao que nos diz o nosso collega da *Révue économique et financière*), para que seja nomeada a commissão d'estes credores, que tem que tomar parte nos trabalhos de regularisação das dívidas, 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.

Em quanto 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 difficult missão.

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



Os caminhos de ferro hespanhóis *

Se as receitas do conjunto da rede de caminhos de ferro devem ser consideradas o barómetro mais sensível da situação económica de um país, 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 Espanha, a julgar pela depreciação do cambio. Desde o começo do exercício as receitas do tráfico apresentam aumentos de produtos consideráveis que atingem, para as três principais companhias, 5.720.553 pesetas em 2 de dezembro de 1891 com relação ao produto do período correspondente ao ano 1890. O Norte de Espanha 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 títulos, acções ou obrigações destas três companhias, e são numerosos em França, teem-se preocupado com a situação que lhes seria produzida por uma depreciação do cambio que atinge 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 quais são as perdas que o cambio produzirá às companhias para o exercício corrente.

O Norte de Espanha emitiu, ou tomou a cargo, por motivo de fusões, as obrigações de cinco séries hypothecadas sobre a rede, d'Alar-Santander, de Tudela-Bilbao, as obrigações especiais Barcelona, e as de Pamplona-Barcelona. O encargo médio anual ao par, destas diferentes séries d'obrigações, eleva-se a 28.896.700 francos.

A companhia paga, além 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 Espanha transformou em verdadeiras obrigações.

Todas as obrigações d'esta segunda classe não impõem à companhia do Norte de Espanha encargo algum supplementar resultante das variações do cambio. As obrigações Medina-Segovia foram collocadas em Espanha, e os pagamentos dos juros e amortização 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 títulos especiais, é levado a uma conta d'espera, aberta para cada uma das linhas, e que deve ser amortizada logo que os benefícios ulteriores da linha a que se applica, ultrapassem a importância dos encargos.

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

bao. A conta d'exploração do ano de 1890 mostra que estes títulos estão collocados em Espanha, o que faz com que a somma que representa o pagamento dos juros e amortização não sofra modificação alguma, sejam quais forem as variações do cambio.

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

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

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

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

Os títulos que marcavam o valor de 1900 reais, 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 amortização fazem sofrer a mesma perda. A reforma de 1868 só foi aplicada em 1882; todos os títulos emitidos anteriormente a esta época sofrem as consequências da alteração do sistema monetário; são as duas primeiras séries Norte d'Espanha, as especiais Barcelona e as especiais Pamplona-Barcelona. O encargo destes títulos é no total de 21.786.300 francos e o prejuízo fixo de 5 % corresponde a 1.089.315 pesetas.

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

O conjunto destas duas sommas é de 1.333.600 pesetas. O resto, sejam 1.218.700 pesetas, representa a perda variável devida ao cambio. Esta perda corresponderia, para o ano de 1890, a 4 % da importância dos encargos: com efeito, o cambio médio d'este exercício foi de 4,33 %.

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

* São do nosso colega 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 necessário 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 difficult 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 necessário ao Banco d'Hespanha para reforçar as suas reservas e dar uma garantia mais effectiva aos bilhetes emitidos 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 hespanhóes, 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 gráus a 12. Os hespanhóes protestaram energicamente, mas sem sucesso. Todavia o governo frances, 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 meses de 1891 provém, em boa parte, d'um trafico perdido para os primeiros meses 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 hespanhóes. Emfim, nada diz que o anno de 1892 se mostrará tão favorável 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.

Quizémos unicamente mostrar que, graças ás excelentes 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 affastar-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, a l'usage des ingénieurs et des constructeurs, por Félix Lucas. — Mais uma excelente publicação da livraria Polytechnica dos srs. Baudry & C^a, de Paris, veiu augmentar o catalogo já tão completo dos livros scientificos publicados por estes activos editores.

Pela leitura que fizémos de alguns capítulos da obra de Mr. Lucas, o intelligent administrador dos caminhos de ferro do Estado frances, 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 capítulos 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 aos apparelhos 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 criação 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 relatorio.

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

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

Revista de Engenharia. — *Rio de Janeiro, redactor e proprietario o engenheiro José Americo dos Santos.* — Começámos a receber este nosso estimado collega brasileiro, cuja disposição material é perfeitamente similar à 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, desapercebida, 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 propósito da sua excellente publicação, proficuentemente 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 estimável 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 desattenção 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. — Também accudiu em prol da industria e commercio da Covilhã esta respeitável corporação. Analyza diversos artigos do projecto das pautas, combatendo uns por elevados direitos e propondo reducção 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 tem sofrido.

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 aumento de despezas, 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 selos 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 apparição 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 congeneres | 681:385 | 585:841 |
| Madeira | 1.029:855 | 975:493 |
| Substancias mineraes, vidro, crystal, etc.. | 3.316:278 | 2.985:035 |
| Metaes | 2.553:806 | 2.499:883 |
| 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 congeneres | 15:640 | 18:294 |
| Madeira | 127:970 | 148:237 |
| Substancias mineraes, vidro, crystal, etc.. | 313:473 | 327:726 |
| Metaes | 149:251 | 187:488 |
| Substancias alimenticias | 11.876:797 | 11.556:445 |
| Instrumentos, machinas e utensilios, etc.. | 417:023 | 428:344 |
| 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 | 2.431:216 |
| | 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 aumentou 747 contos, dos quais, 85 em outubro; bem entendido que n'estas verbas não incluimos 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 período, e ainda uma parte mais, sobre débito anterior.

As propostas de Fazenda

Preferimos retirar á ultima hora os *boletins financeiros*, do que pedimos desculpa aos nossos solícitos colaboradores, para dar na integra o notabilíssimo projeto 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 pública.

As poucas linhas que nos restam devemos consagradas 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 incontestáveis, a situação do nosso tesouro, e as medidas energicas que entende propôr para a melhoria.

O nosso louvor ao que assim procede, louvor tão franco, tão leal e tão completo como o nosso ódio 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 colaborador do *Boletim financeiro* de Lisboa, ocupar-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 tesouro, 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 líquida 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 qualquer 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 quaequer outras imposições legaes, não comprehendendo também 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 industria¹ pela fórmula 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 dívida publica, interna e todos os demais papéis de credito, pela já citada lei de 18 de junho de 1880, é elevada a 30 por cento.

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

Art. 4.º—Os portadores de titulos de dívida publica interna e os de externa, nos termos do § unico do artigo 3.º, poderão isentar-se do pagamento da taxa do artigo precedente aceitando a conversão por forma igual á que ulteriormente foi convencionada com relação á dívida 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 ocorrer aos *deficits* que em virtude da elevação da taxa do artigo 2.º se derem nas contas annuaes dos monte-pios, caixa de aposentação, estabelecimentos e corporações que mantenham asilos e hospitaes; e bem assim nos rendimentos provenientes de juros de titulos de dívida publica, adquiridos por virtude da desamortização dos passaes de parochos, quando esses rendimentos sommados aos demais da parochia não excederem 300.000 réis.

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

Art. 6.º—Fica o governo autorizado a negociar com os portadores de titulos de dívida 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 aceitem pagamento de até metade dos seus juros, em cedulas do tesouro, com ou sem juro, amortisaveis com ou sem premios, pela verba annual que para esse efeito fôr destinada e pelo modo que fôr estabelecido.

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

Art. 7.º—Os titulos de dívida 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.—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 fórmula ordinaria de percepção dos mesmos rendimentos, mas sim restaurando, pelo modo conveniente, o antigo regimen de dotação da dívida.

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

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

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

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

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

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

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 Cândido Pinheiro Furtado, Francisco Joaquim Ferreira do Amaral, Antônio 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 . . . | ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . . | 17.000 | — | 48.500 | 48.500 | — | — | 48.500 | — | — | 48.000 | 48.000 | 48.000 | 47.500 |
| | " Ascensores mechanicos . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| OBRIG. | Comp. Real Portugueza . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | " Nacional . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Paris . . . | ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . . | 68,75 | — | 75 | 73 | 65 | 65 | 63,75 | 70 | 74,25 | 74,25 | 72 | 70 | — |
| | " Madrid-Caceres-Portugal . . . | 61,50 | 61 | 60 | — | — | 60 | — | 93 | 55 | 50 | 50 | 45 | — |
| | " Norte de Espanha . . . | 490 | 490 | 487,50 | 205 | 498,75 | 202,50 | — | — | — | 201 | 192 | 192 | — |
| | " Madrid-Zaragoza-Alicante . . . | 193,75 | 150 | 192,50 | 202,50 | 195 | 205 | — | — | — | — | — | — | — |
| | " Andaluzes . . . | 342,50 | 341,25 | 343 | 320 | 304,25 | 320 | — | — | — | — | — | — | — |
| OBRIG. | Comp. Real Portugueza . . . | 425 | 430 | 430 | 428 | 425 | 425 | 425 | 426 | 425,75 | 425 | 428 | 425,80 | — |
| | " Madrid-Caceres-Portugal . . . | 425 | 425 | 425 | 424 | — | — | 424 | 427 | 425 | 425 | 420 | 420 | — |
| | " Norte Espanha, 1.ª hypotheca . . . | 347,50 | 342 | 340,50 | 346 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | " Atravez d'Africa . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | C.º da Beira Alta . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Londres . . . | " Atravez d'Africa . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Amsterd.. | " Atravez d'Africa . . . | 34,50 | 50,62 | 50,62 | 30,62 | — | 30 | — | 46 | 46 | 46,25 | 46,25 | 46,25 | — |
| Bruxellas . | " Atravez d'Africa . . . | 30 | 30 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 45 | 45 | 45 | — |
| Berlim.... | " Companhia Real 4 1/2 % . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

| Linhas | Período de exploração | RECEITAS NO PERÍODO | | | | | | DESDE 1 DE JANEIRO | | | | | | Observações |
|--------------------------------------------|-----------------------|---------------------|--------|-----------------|---------|--------|-----------------|--------------------|-------------|-------------|----------------------|------------|---------------|-------------|
| | | 1892-91 | | | 1891-90 | | | Totaes | | | Diferença a favor de | | | |
| | | Kil. | Totaes | Kilo metri- cas | Kil. | Totaes | Kilo metri- cas | 1892-91 | 1891-90 | 1892-91 | 1891-90 | Réis | | |
| COMPANHIA REAL | de a | | | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | | |
| Antiga rede e nova não garantida (1) . . . | 4 7 | Janeiro | 690 | 12.497:000 | 61:588 | 690 | 44.840:060 | 61:985 | 42.497:000 | 44.840:060 | — | 2.357:060 | (1) Compre- | |
| | 8 14 | " | " | 44.403:000 | 61:352 | " | 57.879:370 | 83:883 | 85.900:000 | 96.719:570 | — | 10.819:570 | hende as lin- | |
| | 15 21 | " | " | 43.418:000 | 62:968 | " | 32.347:200 | 76:082 | 430.348:000 | 419.236:770 | — | 18.888:770 | nhas de Les- | |
| Nova rede garantida (2) . . . | 4 7 | " | 334 | 3.962:000 | 41:082 | 168 | 2.700:000 | 16:074 | 3.962:000 | 2.700:000 | 42.620:000 | — | te e Norte e | |
| | 8 14 | " | " | 4.476:000 | 42:130 | " | 2.900:000 | 17:261 | 8.438:000 | 5.600:000 | 2.538:000 | — | ramaes de | |
| | 15 21 | " | " | 4.026:000 | 42:053 | " | 3.000:000 | 17:857 | 42.464:000 | 8.600:000 | 7.436:000 | — | Caceres e | |
| Sul e Sueste . . . | 10 16 | Dezemb. | 475 | 11.389:450 | 26:504 | 475 | 14.724:870 | 21:681 | 704.877:433 | 636.658:020 | 48.219:443 | — | Coimbra e as | |
| | 17 23 | " | " | 43.701:750 | 28:833 | " | 43.445:960 | 28:308 | 748.578:883 | 670.403:980 | 48.471:900 | — | | |
| | 19 25 | Novemb. | 340 | 18.190:547 | 53:304 | 340 | 20.338:327 | 60:407 | 829.537:370 | 880.688:367 | — | 51.470:997 | da nova rede | |
| Minho e Douro . . . | 26 2 | Dezemb. | " | 16.832:391 | 49:365 | " | 19.287:744 | 56:728 | 846.385:761 | 899.976:444 | — | 53.586:330 | Cintra-Tor- | |
| | 3 9 | " | " | 17.152:383 | 51:330 | " | 18.340:548 | 53:942 | 863.842:444 | 948.318:657 | — | 54.476:542 | res, ramal de | |
| Beira Alta . . . | 10 16 | " | 253 | 7.697:613 | 30:425 | 253 | 8.404:032 | 32:031 | 306.492:401 | 337.447:922 | — | 50.925:824 | Cintura, ur- | |
| | 17 23 | " | " | 7.140:775 | 28:224 | " | 7.633:276 | 30:174 | 313.632:876 | 363.051:198 | — | 34.448:322 | bana e Cas- | |
| Nacional (Mirandella e Vizeu) . . . | 24 31 | " | " | 7.375:819 | 29:453 | " | 10.599:967 | 41:897 | 321.008:695 | 375.651:465 | — | 54.642:270 | caes. | |
| | — | — | 403 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | (2) Compre- | |
| Guimarães . . . | 26 2 | Dezemb. | 34 | 4.461:725 | 34:168 | 34 | 850:230 | 25:007 | 56.895:966 | 54.627:445 | 2.268:445 | — | hende a linha | |
| | 3 9 | " | " | 942:905 | 26:850 | " | 839:635 | 24:695 | 57.808:874 | 55.466:750 | 2.342:124 | — | de Torres-Fi- | |
| | 10 16 | " | " | P 934:900 | 27:409 | " | 808:435 | 23:775 | 58.740:774 | 56.274:885 | 2.465:886 | — | gueira ramal | |
| Norte de Espanha . . . | 4 7 | Janeiro | 2803 | 4.210:242 | 412 | 2803 | 4.082:245 | 386 | 4.210:242 | 4.082:245 | 437:997 | — | de Alfarel- | |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | los, e Beira | |
| Madrid-Zaragoza-Alicante . . . | 4 7 | " | 2672 | 1.009:364 | 377 | 2672 | 856:954 | 324 | 4.009:364 | 856:954 | 452:406 | — | Baixa. | |
| | 8 14 | " | " | 4.441:474 | 429 | — | 910:044 | 346 | 2.450:332 | 4.766:999 | 383:533 | — | | |
| Andaluzes . . . | 24 31 | Dezemb. | 894 | 379:920 | 423 | 894 | 317:204 | 355 | 14.814:761 | 14.432:592 | 409:469 | — | | |
| Almansa—Valencia-Tarragona . . . | 4 10 | " | 460 | 477:136 | 410:038 | 460 | 390:547 | 849 | 12.328:613 | 11.775:468 | 453:444 | — | | |
| Zafra a Huelva . . . | 4 7 | Janeiro | 180 | 40:513 | 224 | 180 | 49:688 | 409 | 40:513 | 49:688 | 21:825 | — | | |
| | 8 14 | " | " | 40:534 | 229 | " | 42:267 | 234 | 81:064 | 61:953 | 49:409 | — | | |
| | 45 21 | " | " | 42:937 | 238 | " | 33:066 | 483 | 424:001 | 95:4 | | | | |

prender as armas de fogo aos arreios dos cavalos e no de disparar as mesmas — 5 annos.

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

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

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

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

Thomas Revertón Redwood, — Aperfeiçoamento no gás de iluminação — 25 de outubro de 1876.

Anatole Acelin, — Sistema 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 mecanico para comprimir e conservar o café moído por meio de uma máquina especial — 19 de outubro de 1881.

Pedro Romano Folque, — Travessa metálica sistema Folque para caminhos de ferro e tramways — 12 de outubro de 1886.

Lorenz Nemelka, — Aperfeiçoamentos nos moinhos de cilindros — 13 de outubro de 1886.

Ludwig Mautner von Markhof, — Apparelo eléctrico óptico de signaes — 13 de outubro de 1886.

Bela Brunes, — Processo de fabricação de um novo produto explosivo denominado «Bronolithe» — 13 de outubro de 1886.

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

Eduard Schmidt, — Sistema de via com travessas formadas com bocados de carris usados — 20 de outubro de 1886.

D. Frederico Vallmitjana, — Apparelo para elevar aguas — 20 de outubro de 1886.

Charles James Jutson e Frederik Abraham Poupard, — Melhoramentos nas ferraduras dos cavalos e de outros animais com cascos — 30 de outubro de 1889.

Linhos 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 satisfactoriamente entre os governos britânico e português e também entre a companhia South Africa e companhia de Moçambique.

A companhia para a construção da linha será organizada logo que os dois governos concordem no que se relaciona à execução da condição 14^a.

Tendo os estatutos da companhia de Moçambique sido aprovados por decreto de 28 de dezembro, a emissão de 400:000 acções será brevemente anunciada.

Guimarães. — As contas da Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, respeitantes ao exercício de 1891, mostram que o rendimento do tráfego durante aquelle anno foi de 61:385\$441 réis, ou mais 2:112\$041 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\$450; o transporte de mercadorias em grande e pequena velocidade 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\$454, ou mais 62\$119.

Linhos hespanholas

Zaragoza a Barcelona. — A companhia de Tarragona a Barcelona e França sollicitou a auctorização para a abertura do serviço público da secção de Mora la Nueva a Fayon (linha directa de Zaragoza a Barcelona), na extensão de 39 quilometros, 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 quilometros), e de Fayon (limite das províncias de Zaragoza e Tarragona) a Barcelona (193 quilometros).

Faltarão sómente o trajecto de Puebla a Fayon no qual se trabalha activamente.

Linares e Almeria. — As obras das magnificas pontes que actualmente 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 concessionário do caminho de ferro de Grao a Valencia, Turis e Minas de Aguas (hoje em construção) um projecto de caminho de ferro económico 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, Villa-nanrique, Tarancou, Colmenar de Orejo, Chinchon, Morata de Tajuña, Vaciomadrid e Vallecas, cruzando os rios Magro, Gabriel, Júcar, Tejo, Tajuña e Jarama, e percorrendo um total de 360 quilometros, ou 115 menos que o percurso actual, por Encina entre Madrid e Valencia.

De Cáceres a Lagrosan. — Acaba de fundar se em Brujas, sob a presidencia do sr. Pio Gullon, uma sociedade belga-hespanhola para a construção e exploração de um caminho de ferro de Cáceres a Lagrosan por Trujillo, com um ramal ligando Montánchez assim de dar valor às ricas fábricas de phosphatos de Lagrosan, para a compra das quais se constitue outra companhia.

Sendo a linha de Cáceres-Trujillo-Lagrosan susceptível de desenvolver-se em vários sentidos, os fundadores deram-lhe o título de *Sociedad anónima 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 obracionistas para obter os fundos necessários para a conclusão da sua rede.

Noguera e Pallaresa. — Vários deputados da província de Lerida reuniram-se em uma das sessões do congresso, para insistir novamente com o governo afim de que este resolva brevemente sobre a construção do caminho de ferro de Noguera-Pallaresa.

Nomearam uma comissão que sollicitará do ministro de fomento que active a apresentação da proposta n'este sentido.

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

Os Directos. — Os engenheiros que tinham ido reconhecer a nova 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 pontes do Matarraña e do Ebro fizeram-se provas excepcionais tanto estaticas como dynamicas que deram optimos resultados. Fizeram-se também provas de percurso a grande velocidade nos pontos mais difíceis do traçado, passando-se com a velocidade de 70 quilometros a ponte sobre o Ebro, e um troço de linha onde há 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 construção da linha ferrea de Torralba á dita capital.

A máquina, levando tres wagons, passou o viaducto do Golmayo sem que as povoações se apercebessem d'este facto senão ao regresso de Soria.

De Arroyo a Uranga. — Dizem de Cáceres que é certa a dissolução da Sociedade, formada para construir o caminho de ferro de Arroyo del Puerco a Uranga.

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 anular por meio de um processo, dependente de acordo da deputação provincial, está sendo objecto de diversos comentários e ha de ser motivo de numerosa concorrência ás sessões extraordinarias que se devem celebrar por estes dias, n'aquelle corporação.

Linhos 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 famílias, 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 famílias, nas mesmas condições.

Também resolveram conceder aos empregados que habitam nos subúrbios de Paris, n'uma zona de 30 quilometros, bilhetes de assinatura pela quarta parte dos preços estabelecidos para o público.

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 quilómetros, chegando pouco a pouco a obter 186, e os engenheiros esp eram forçal-a 200.

Já se construiram 12 locomotivas que andam duas vezes por dia com a comissão de engenheiros especiaes. O trajecto é feito n^a direcção d^a fronteira da Alemanha, empregando-se 2 horas e 45 minutos entre Paris e Avricourt (430 quilómetros), tendo as loco notivas 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 machine exige.

Se este tipo 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 auctorização para a continuação dos trabalhos de experincia do tunnel submarino.

PARAGUAY

O congresso do Paraguay approvou a construcção do caminho de ferro Assumpção-Santos, auctorizando o contracto celebrado com o Visconde d'Obert que já obteve uma concessão do governo brazileiro. 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 acordo 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 posse 301 quilómetros 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 % | 2,1 % | |
| 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 " | |
| Cunga..... | 3,5 " | 5,4 " | { Em exp'oração desde outubro de 1890. |
| Cassoneca..... | 1,5 " | 2,6 " | |
| Barraca..... | — | 0,2 " | { Idem desde março de 1891. |
| Calunguembu..... | — | 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 tambem 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 quilometros 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 quilometros de março a junho..... | 20:058 \$040 |
| Complemento da garantia | 167:670 \$590 |
| | 187:728 \$630 |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------|
| O rendimento proprio da linha no anno económico 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 % 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 relatorio do seu digno director o ex.^m sr. H. A. Pereira Rodrigues.

Diz este illustre funcionario no relatorio 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 província!»

«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.^s 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 melhamento, porque a elle atribuo 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 província, muito contribue para o desenvolvimento commercial, mas já não é para temer, como em outros tempos, uma baixa, porque as vantagens dos rápidos 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 tesouro 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 technico da Companhia em Loanda.

Em varios pontos da linha, onde as chuvas indicavam haver uma insuficiente vasão, construiram-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 quilómetros, 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 % |
| 2. ^a " | 76 " 3,0 " |
| 3. ^a " | 2:356 " 91,4 " |

1.^º semestre de 1891

| | |
|-----------------------------|----------------|
| 1. ^a classe..... | 168 ou 4,4 % |
| 2. ^a " | 125 " 3,2 " |
| 3. ^a " | 3:597 " 92,4 " |

O que mostra um aumento importante a favor do 1.º semestre de 1892, isto é, logo que sa abriu a estação do kilometro 280, sendo a 3.ª classe que mais concorreu para este aumento, o que confirma o que a respeito do indígena 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 accessórios a que a Sociedade Constructora mando proceder nas primeiras seccões, e em que dispenderam importantes sommas; e bem assim á intelligencia com que estão montados os diferentes serviços.

(Continua).

Mercado de metais

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

Em 14 de janeiro

| | | | L. | S. | D. | I. | S. | D. |
|-------------------------------------------|--------|---------|--------|----|----|----|----|------|
| Cobre | | | | | | | | |
| Barras do Chili, armaz. Liverpool ton. | 45 | 10 | - | a | - | - | - | - |
| Chapas, rolos, etc., a bordo Londres | " | 59 | - | - | 60 | - | - | - |
| Best Selected | " | " | 49 | - | - | 50 | - | 10 |
| Estanho | | | | | | | | |
| Barras ou lingotes ingl. | " | " | 94 | - | - | " | - | - |
| " " | " | " | 95 | - | - | " | - | - |
| Straits armaz. | " | " | 95 | - | - | " | - | - |
| Australian | " | " | 96 | - | 2 | " | - | - |
| Lata | | | | | | | | |
| Charcoal I C a bordo | " | caixa | - | 13 | 6 | " | - | 17 6 |
| Coke I C | " | " | - | 12 | 9 | " | - | 14 - |
| Chumbo | | | | | | | | |
| Lingotes | " | " | ton. | 11 | 2 | 6 | " | - |
| Chapas | " | " | " | 12 | 5 | - | - | - |
| Zincos | | | | | | | | |
| Foreign brando armaz. | " | " | 22 | 7 | 6 | " | - | - |
| Inglez a bordo | " | " | 22 | 17 | 6 | " | - | - |
| " duro | " | " | 17 | 15 | - | " | - | - |
| Antimonio | " | " | " | 55 | - | - | - | - |
| Mercurio | armaz. | " | frasco | 7 | 9 | - | 7 | 10 - |
| 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 | 10 - |
| Staffordshire " | " | Londres | " | 6 | 5 | - | 6 | 10 - |
| Belgica " | " | " | " | 5 | 2 | - | " | - |
| Suecia " | " | " | " | 7 | 0 | - | " | - |
| Arame " | " | " | " | 6 | 12 | 6 | " | - |
| Arco " | " | " | " | 6 | 10 | - | " | - |
| Chapa " | " | " | " | 7 | 12 | 6 | " | - |
| Placas " | " | " | " | 6 | 5 | - | 6 | 10 - |
| Chapa galv. 20 g. | " | " | " | 12 | - | - | 12 | 5 - |
| " 24 g. | " | " | " | 12 | 10 | - | 12 | 15 - |

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 ordinários 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 Abrantes |
| Torre das Vargens | 1.000 | 1.000 1.000 500 Torre das Vargens |
| Marvão | 1.000 | 1.000 1.000 1.000 500 |

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 transito pelos agentes da Companhia dos Wagons-Lits, devendo o passageiro estar já munido do respectivo bilhete ordinário de 1.ª classe.

Lisboa, 22 de Janeiro de 1892.

Interrupção nas linhas francesas

Segundo comunicação recebida de Hespanha, as remessas para além da fronteira Irún-Hendaya só serão aceites com reserva pelos prazos de transporte.

Por conseguinte as remessas para França só se aceitarão 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 edifícios da estação d'Abrantes — Base de licitação 14.908\$700 réis

Na estação de Santa Apolonia em Lisboa, secretaria 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 edifícios da estação d'Abrantes na linha de Leste.

As condições, plantas, perfis para esta adjudicacão 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'Apolonia indicando no sobre scripto: Proposta para a ampliação dos edifícios da estação d'Abrantes, na linha de Leste, e redigidas segundo o 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 Edifícios 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 inteligivel).

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

Acompanharão a proposta em sobre scripto separado os seguintes documentos:

1.º Um certificado do deposito provisório 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-há à licitação verbal em acto continuo entre os licitantes, não se admittindo lance 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 mes de Fevereiro proximo futura 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 mensais de 5.000 tonelladas inglezas aproximadamente.
3.º O depósito provisório 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 cais 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 portuguesa.—Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

• DE •

João Carlos da Fonseca

62 — RUA DE VASCO DA GAMA — 66

LISBOA

• • • •

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

Preços limitadíssimos

• CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVEIS •

da mais moderna e perfeita construção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

WALTHER & COMP.

KALK — Colonia S/Rheno

Ligação de tubos sem massa nem amianto nem outros materiais analogos

APPARELHO EHLERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

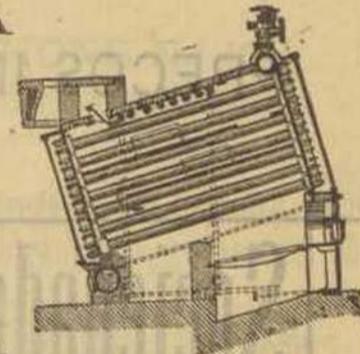
EXPULSAO MECHANICA DOS RESIDUOS DA CALDEIRA

Patentes de invenção na Alemanha e estrangeiro

VANTAGENS—Segurança—economia—aquecimento rapido—alta pressão—vapor seco—facilidade de desarmar (o que permite transportar-se por qualquer caminho)—montagem simples e facil—limpeza commoda—instalação económica.

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

Para o transporte por países 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 construções navaes

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36 ESTALEIRO

LISBOA

GINJAL

FILTRO CHAMBERLAND

SYSTEMA PASTEUR

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

Filtro adoptado mediante concurso para o serviço do exercito francez.

Depósito especial para Portugal

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79

LISBOA

FONSECAS, SANTOS & VIANNA

BANQUEIROS

120 — Rua Nova d'El-rei — 120

(vulgo dos Capelistas)

LISBOA

SOCIOS

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

SUCURSAL NO PORTO

Pinto da Fonseca & Irmão

143 — Praça de D. Pedro — 143

Compram e vendem fundos publicos nacionais e estrangeiros, acções de bancos e companhias.

Tomam e sacam letras sobre todas as praças estrangeiras e do reino.

Recebem generos e fundos publicos á consignação.

Recebem depósitos em conta corrente a juro convencional, á vista ou a prazo.

Fazem todas as operações de casa bancaria e de comissão.

VIUVA SERZEDELLO

DEPOSITO DE DROGAS

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO
SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGAMENTOS

RESponde na VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24
LISBOA

SOCIEDADE 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 TRAMWAIS
em papel e cartão de todos os sistemas e formatos

PREÇOS INFERIORES AO DE TODAS AS DEMAIS FABRICAS
FORNECEDOR DE MAIS DE 200 COMPANHIAS DA EUROPA

Sociedade Anonyma de MARCINELLE e COUILLET

COUILLET — BELGICA

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

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

Número de operários 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, metalurgia, fabricas, etc. — Locomoveis ventiladores de grandes diametros para minas de carvão.

Apparelhos d'esgoto, Motores de grandes forças, para extracção, alimentação d'água 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

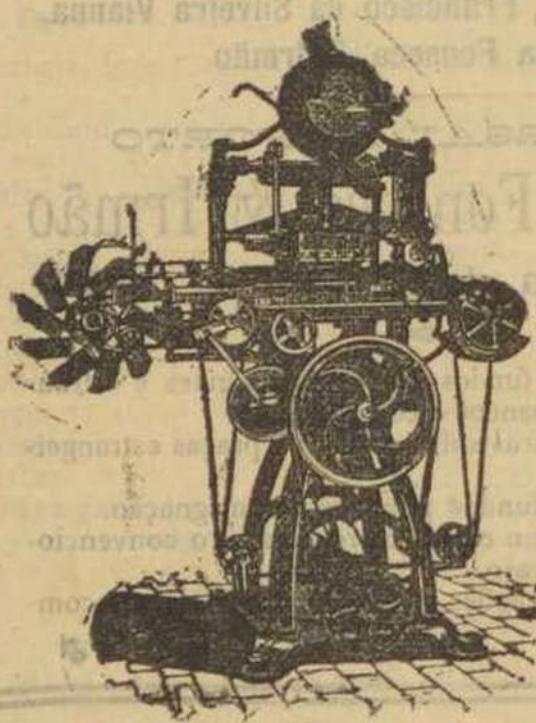
Bilhetes de Caminhos de Ferro

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 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.**



DYNAMITE GOMMA**1\$000 reis o kilo****Fabrica na Trafaria**

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

EMPREZA 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 Empreza, 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 encommendas 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, CANALISACÕES, COLUMNAS, ETC., ETC.

De TUBAGEM DE FERRO FUNDIDO PARA CANALISACÕES 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. ^{to} em metros | | Diametro interno | | Compr. ^{to} 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 atmospheres, fabricando-se para as maiores pressões por encommenda especial; e serão envernizados quando o freguez o exija.

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

Toda a correspondencia deve ser dirigida á

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro — LISBOA

CONSTRUÇÕES EM TODO O GÊNERO

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

LISBOA



Encarrega-se de todo o gênero de construções por empreitada ou administração.

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 cozinha, 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. I. G. D. G.

IBERIA — NACIONAL — FAVORITO — EXCELSOR

Typos especiaes duplos para cama de duas pessoas

FRANCISCO RIVIÈRE, 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

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

REI DE PORTUGAL

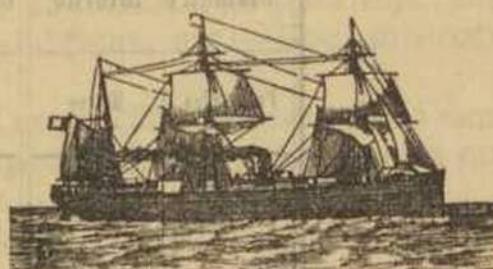
Sahirá no dia 21 de fevereiro ás 3 da tarde para:

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 do Arsenal, 24, 1.º andar — recebendo-se encommendas 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 jan-
neiro para

Southampton e Antuerpia

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

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

AGENTES

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

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