

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

PUBLICAÇÃO QUINZENAL

Com a qual são distribuidas as edições officiaes de todas as tarifas de transporte das linhas ferreas portuguezas

POR CONTRACTOS COM AS DIRECÇÕES RESPECTIVAS

Proprietario-director: L. DE MENDONÇA E COSTA, Inspector Chefe de Repartição nos Caminhos de Ferro Portuguezes

Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO, Chefe do serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

COLLABORADORES

A. C. Justino Teixeira, Engenheiro Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.
A. José d'Araujo, Engenheiro Director do Caminho de Ferro de Lourenço Marques.
Albert Urban, Engenheiro Chefe de Serviço do Grande Central Belga.
A. Luciano Simões de Carvalho, Engenheiro Chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
A. de Moraes Sarmiento, Engenheiro da Direcção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
A. de Vasconcellos Porto, Engenheiro Chefe da Construção dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
Augusto Fuschini, Engenheiro Chefe do serviço dos Armazens dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
Augusto P. de Miranda Montenegro, Engenheiro Director da Fiscalização do Governo junto da Companhia das Aguas de Lisbon.
A. Xavier d'Almeida Pinheiro, Engenheiro da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.
Conde de Gouveia, Engenheiro Director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.
D. Xavier Cohen, Engenheiro Director da Companhia Nacional de Construcções.
Euzébio Page, Engenheiro Senador e Director das Obras Publicas em Hespanha.
F. Ferreira do Amaral, Conselheiro d'Estado, antigo governador de Angola.
F. Perfeito de Magalhães, Engenheiro Chefe da Repartição de Caminhos de ferro do Ministerio das Obras Publicas.
J. Candido de Moraes, Engenheiro da Direcção de Fiscalização dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
J. M. do Rego Lima, Engenheiro de minas.
J. Mongiardim Costa, Chefe da Repartição do Expediente do Caminho de Ferro de Lourenço Marques.
J. Pires de Sousa Gomes, Engenheiro Inspector das Obras Publicas.
J. P. Tavares Trigueiros, Engenheiro Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
M. Affonso d'Espregueira, Engenheiro Director Geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
Maximiliano A. Herrmann, Engenheiro Electricista.
M. Emygdio da Silva, Administrador da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.
P. Ignacio Lopes, idem, idem.
P. Romano Folque, Engenheiro Director dos Caminhos de ferro de Loanda a Ambaca.
Raul Mesnier de Ponsard, Engenheiro Constructor dos Ascensores de Lisbon, Porto, Braga, etc.
T. Seyrig, Engenheiro francez.
U. F. Borges de Castro, Engenheiro da Direcção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Redactor em Madrid: D. JUAN DE BONA. — Correspondente em Paris: G. PESSARD.

4.º ANNO



1891

REDACÇÃO

RUA DE SANTO ANTÃO, 109

LISBOA — 1892

ASSIGNATURA

PORTUGAL: anno 2\$500; semestre 1\$400. — HESPAÑA: anno 17 pesetas.
AFRICA E BRAZIL: anno 4\$000 fortes. — UNIÃO POSTAL: anno 18 fr. — Numero avulso, 120 réis

LISBOA
TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO DE PORTUGAL
35 — RUA IVENS — 41

—
1892

INDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 4.º ANNO

	PAG.		PAG.
Abusos da Companhia do Sul d'Africa.....	77	Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugue- zes (Relatorio) 15, 30, 47, 207, 223, 255, 287 e	319
Accções (As) da Companhia Real.....	44	Concessões ferro-viarias, com garantia de juro.....	230
Agencias de Tarifas.....	94	Congresso de Caminhos de Ferro 158, 330 e.....	347
Agradecimento.....	346	Construcção da Beira Baixa.....	297
Algeciras a Gibraltar.....	346	Construcção de vias férreas.....	327
Alcobaça á Nazareth.....	60	Construcções (casas) de aço e ferro da «Société des Forges d'Aiseau» 312 e.....	270
Apparelhos contra accidente.....	346	Construcções (As) de utilidade publica e especialmen- te as dos caminhos de ferro devem ser tutelados pelo governo ou entregues á iniciativa publica	245
Apparelhos de soccorro para viajantes.....	302	livre? 197, 213, 229 e.....	312
Apparelho Ehlers para seccar o vapor.....	313	Consultas de assignantes 58, 96, 104 e.....	326
Arrematações; 15, 32, 44, 65, 107, 193, 208, 224, 240, 257, 288, 305, 316, 335, 352, 367 e	383	Contractos celebrados entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a do Norte de Hespanha.....	134
Ascensor Camões-Estrella.....	23	Contracto (O) da Companhia Real com o Grande Central Hespanhol 56, 86, 102 e.....	277
Ascensor da Graça.....	53	Correspondencia entre as redes do Sul e Norte, em Lisboa.....	381
Ascensor infeliz.....	28	Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bol- sas de Lisboa e estrangeiro.— 11, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365 e	238
Ascensor Municipio Bibliotheca, 165 e.....	181	Desastre de Saint-Mandé.....	9
Assembléa geral da Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes.....	6	Diario (Ao) Illustrado.....	104
Assembléas geraes da Companhia Real dos Caminhos de ferro.....	198	Directriz (A) da Linha do Minho.....	233
Associações de classe.....	22	Distancias e preços da Beira Baixa.....	312
Atravez dos Andes.....	156	Distincções merecidas 58, 280 e.....	159
Avisos de serviço.— 32, 65, 97, 127, 143, 159, 176, 193, 224, 240, 256, 288, 272, 305, 320, 335, 351, 367 e.....	384	Dynamos Oerlikon.....	331
Basculas systema Dujour, 281 e.....	330	Entre collegas 23, 315 e.....	218
Bilhetes de banhos.....	216	Estabelecimentos Cockerill.....	360
Block-system automatico, 309, 325 e.....	341	Estudos sobre a exploração de caminhos de ferro 26, 42, 74, 89, 104, 138, 154, 250, 282, 314 e	250
Boletins financeiros de Lisboa.— 124, 140, 149, 172, 188, 204, 220, 236, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348, 364 e.....	380	Excursões no estrangeiro.....	232
Idem de Paris.— 10, 44, 60, 76, 92, 108, 140, 172, 188, 204, 220, 236, 252, 268, 284, 364 e....	380	Experiencia da linha da Beira Baixa.....	107
Cá e lá.....	283	Exposição Universal de Chicago.....	373
Caldeiras inexplosiveis multitubulares, 4 e.....	123	Exposições e Museus 72 e.....	190
Caminho de ferro africano.....	303	Fabrica d'arames e cabos.....	344
Caminhos de ferro da Europa em 1889.....	283	Fabrica de papel do Prado.....	346
Caminhos de ferro do Estado portuguez.....	374	Filtros Chamberland.....	376
Caminhos de ferro de Guimarães, 216 e.....	233	Fourneau Vitesse.....	62
Caminhos de ferro de interesse local em Franca....	294	Freio de vacuo automatico 58 e.....	316
Caminho de ferro de Lourenço Marques, 1, 37 e....	69	Gaceta de los Caminos de Hierro.....	221
Caminho de ferro do Monte.....	203	Grande Companhia de Vinhos.....	310
Caminho de ferro e porto de Mormugão.....	201	Grande descoberta.....	218
Caminhos de ferro do Sudoeste Brasileiros.....	12	Grecia (A) ferro-viaria.....	11
Carta da Suissa.....	184	Guia illustrada de Lisboa.....	280
Carta de Lourenço Marques, 7, 41 e.....	71	Guia do Porto.....	344
Carteira dos Accionistas.— 9, 60, 76, 91, 108, 124, 140, 171, 188, 203, 219, 236, 268, 284, 300, 348, 364 e.....	380	Guimarães a Braga e Fafe.....	151
Catastrophe de Moenchenstein.....	235	Horario da Beira Baixa.....	249
Comboio de experiencia da companhia do Norte...	379	Horarios dos comboios reaes.....	269
Comboios (Os) operarios e a emigração para o Brazil	38	Inauguração da linha da Beira Baixa, 261 e.....	278
Comboio ultra-relampago.....	251	Industria Portugueza.....	219
Commercio Portuguez 8, 76, 126, 156, 315, 331, 362 e.....	378	Influencia do Grande Central Hespanhol sobre o mo- vimento do trafego internacional nas linhas da rede portugueza.....	118
Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta (Relatorio) 192 e.....	207	Installação electrica.....	200
Companhia Nacional de Caminhos de ferro e os seus obligacionistas.....	214	Linha (A) da Beira Baixa e os preços de transporte.	293
Companhia Nacional de fundição e forjas.....	270	Linha do Pungue, 347 e.....	360
Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa.....	347	Linha férrea portatil.....	73
Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'A- frica (Relatorio) 14, 31, 64, 79, 96, 112, 345, 366 e.....	383	Linhas estrangeiras.— Africa.....	239
		Allemanha, 64, 111, 159, 271, 286, 304 e.....	366

	PAG.
Austria-Hungria, 30, 112, 191, 286 e.....	366
Belgica, 46, 159 e.....	223
Brazil, 79, 191, 206, 255, 305 e.....	335
Canada.....	304
Colonias inglezas, 63, 143 e.....	382
Congo Belga.....	382
Egypto.....	175
Estados Unidos, 64, 112, 127, 143, 223, 272, 304, 351 e.....	382
França, 31, 46, 63, 79, 96, 111, 127, 143, 159, 175, 191, 207, 222, 239, 286, 319, 335, 355 e.....	382
India.....	206
Industria.....	47
Inglaterra, 46, 96, 111, 175, 192, 223 e.....	366
Italia, 31, 63, 96, 111, 127, 175, 192, 286 e.....	319
Irlanda, 30 e.....	206
Japão, 64, 271 e.....	207
Mexico.....	50
Palestina.....	223
Persia.....	31
Republica Argentina, 14, 30, 112, 127 e.....	240
Russia, 14, 30, 111, 127.....	271
Servia.....	79
Siam.....	64
Suecia, 31 e.....	96
Suissa, 14, 79, 111, 127, 159, 175, 255, 304, 351 e.....	382
Syria.....	143
Turquia, 175 e.....	382
Linhas hespanholas. — 13, 30, 46, 63, 78, 95, 110, 126, 143, 158, 174, 191, 206, 222, 237, 254, 271, 286, 304, 319, 334, 350, 366 e.....	382
Linhas portuguezas. — 13, 29, 45, 62, 78, 95, 109, 126, 142, 158, 174, 190, 205, 222, 238, 254, 271, 285, 303, 318, 334, 350, 363 e.....	381
Lucta entre as companhias hespanholas.....	168
Machinas Trayvou para ensaios materiaes.....	217
Maior e menor cotação mensal e annual, em 1890, dos titulos de caminhos de ferro.....	10
Malla das Indias.....	347
Material Breda & C. ^a	302
Metropolitano de Madrid.....	236
Metropolitano (O) de Paris, 201 e.....	254
Necrologia, 126 e.....	362
Negocios da Companhia Real, 332, 344, 364, e.....	378
Norte (O) de Hespanha e o alargamento da sua rede.....	200
Nossa questão com o «Diario Illustrado».....	27
Nosso credito.....	299
Nosso quarto anno.....	1
Notas do Banco de Portugal.....	133
Notas varias, 127, 176 e.....	335
Nova espingarda suissa.....	94
Nova linha internacional de Lisboa a Paris.....	21
Novas tarifas na linha da Beira Baixa.....	295
Paquete Polynisien.....	218
Patentes de invenção — 61, 94, 125, 141, 203, 238, 301, 349 e.....	365
Penna americana automatica.....	142
Ponte de Moenchenstein.....	202
Ponte de Villa do Conde.....	283
Ponte no Cávado.....	107
Producto total (O) dos caminhos de ferro portuguezes em 1890.....	8
Publicações recebidas 28, 59, 90, 106, 123, 174, 187, 203, 218, 235, 251, 267, 315, 331, 347, 362 e.....	378
Questionario sobre tarifas.....	41
Questões (As) do Grande Central.....	25
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes. — 11, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365 e.....	381
Receitas e movimentos da Companhia Real 236, 299, 334 e.....	363
Réde da Inglaterra em 1890.....	318
Regata em Cascaes.....	304

	PAG.
Regulamento da fiscalisação por parte do governo..	88
Rendimento aduaneiro.....	346
Sinistros em caminhos de ferro.....	398
Sociedade Baume & Marpent.....	27
Sociedade Marcínelle & Couillet.....	246
Subscrição Nacional para a defeza do paiz, 226 e.....	331
Tarifas de excursões, 343 e.....	357
Tarifas de transporte. — 4, 25, 58, 137, 153, 170, 232, 266, 279, 297, 311, 312, 329, 360 e.....	376
Tarifas do Sueste.....	345
Termas (As) de Caldellas.....	171
Tintas Cambournac.....	155
Tunnel de Saint Clair.....	362
Unificação de Tarifas, 85, 101 e.....	117
Velocidades (As) na Europa e na America.....	202
Viação (A) em Lisboa.....	59
Viagem á Suissa.....	201
Viagens circulatorias no paiz (vide Tarifa de excursões).....	249

Parte Official

Legislação relativa ás diferentes linhas

Beira Baixa, 3, 103, 249 e.....	295
Carnaxide á Cruz Quebrada.....	132
Cascaes, 89, 122, 187 e.....	232
Cintura de Lisboa.....	200
Coimbra a Arganil, 71, 122 e.....	216
Faro a Villa Real de Santo Antonio, 170 e.....	187
Foz Tua a Mirandella, 41 e.....	122
Guimarães a Fafe, 151, 187 e.....	266
Leste e Norte, 104, 186, 187, 199, 200, 216, 343 e.....	359
Lisboa, Cintra e Torres, 3 e.....	215
Lourenço Marques, 4, 71 e.....	344
Minho e Douro, 72 e.....	89
Santa Comba a Vizeu.....	187
Sul e Sueste, 3, 186, 200 e.....	231
Torres, Figueira e Alfarellos, 3, 41, 186, 215, 231 e.....	266
Torres Novas a Alcanena, 186, 199 e.....	232
Urbana de Lisboa, 215 e.....	232
Vallado a Alcobaca e Nazareth.....	39
Vendas Novas a Santarem, 170 e.....	187
Vendas Novas a Villa Franca.....	170
Legislação geral. — 72, 120, 135, 186, 187 e.....	264

Annexos dos numeros d'este anno

Tarifas da Companhia Real

	Numero
Provisoria da linha de Cascaes.....	1
C. T. n.º 1 G. V. Bilhetes de assignatura.....	2
11 G. V. Bilhetes por preços reduzidos.....	4
12 » » de admissão nas gares.....	4
Atracção e embarque na Figueira.....	8
Bilhetes de assignatura na linha de Cascaes.....	11
» de banhos.....	15
Ampliação de tarifas á estação do Rocio.....	17
C. n.º 1 G. V. passageiros, etc., linha de Cascaes..	21
P. n.º 4 » bilhetes de excursão.....	22
Viagens circulatorias em Portugal e Hespanha.....	22

Tarifas do Sul e Sueste

2 G. V. Comestiveis, etc.....	20
2 P. V. Farinhas, sementes, cereaes e legumes....	9
5 » Coke, facha, motano e lenha.....	11
8 » Liquidos em barris ou cascos.....	19
12 » Palha e feno.....	9
15 » Sal, azeitona, bolota e banha.....	19
16 » Alcool, aguardente e cortiça.....	9

Diversos

Regulamento da fiscalisação de caminhos de ferro...	7
Alçados perpendicular e parallelo da torre do ascensor Municipio-Bibliotheca.....	11
Vistas parallela e perpendicular ao Arsenal da Marinha, da torre e viaducto do mesmo ascensor ...	12

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHANHA

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

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

REDACÇÃO — CONDE BARÃO, 18 — LISBOA

O NOSSO IV ANNO



NCETANDO-O hoje, o nosso primeiro dever é agradecer aos nossos assignantes e annunciantes a predilecção que lhes tem merecido este jornal. Tão desvelada ella tem sido, tão crescente cada dia, que nos tem permittido melhora-lo e gradual-o continuamente, de fórma que, quem comparar o numero de hoje com os do principio da publicação reconhecerá a completa transformação que n'elle se tem operado.

Não ennumeramos o que temos feito nem antecipamos o que esperamos fazer. Affirmamos apenas o proposito, que nos acompanha sempre, de buscar por todos os meios tornar a GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO da maior utilidade para os seus leitores e annunciantes.

Para uns os melhoramentos constantes na collaboração da folha e na sua parte material, para outros a propaganda larguissima, a vulgarisação do jornal em todo o paiz, em todos os paizes, de fórma que, podemos affiançal-o, a GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO é hoje dos jornaes portuguezes mais conhecidos no estrangeiro.

Planos que temos de ha muito e ainda não podemos pôr em pratica—dos quaes virá grande vantagem aos nossos assignantes—serão executados logo que removamos as difficuldades que nol-o teem impedido.

Para isso confiamos com a continuação da protecção do publico, sem que nada mais lhe peçamos;—o nosso passado é garantia do nosso futuro, e tudo que fizermos em bem dos nossos assignantes só significará o reconhecimento da

REDACÇÃO

O annexo d'este numero

Tarifa provisoria da linha de Cascaes, em vigor desde 25 de dezembro de 1890

SUMMARIO

O Caminho de ferro de Lourenço Marques. — (Continuação) por Antonio José do Arango.
 Parte official. — Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria; portarias de 13, 15, 17 e 29 de dezembro, e decreto de 18 de dezembro. — Ministerio da Marinha e Ultramar; decreto de 18 de dezembro.
 Caldeiras inexplosiveis multitubulares. — Systema Root aperfeiçoado.
 Assembléa geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
 Carta de Lourenço Marques, por J. F. Mongiardim Costa.
 Commercio Portuguez.
 O producto total dos caminhos de ferro portuguezes em 1890.
 Ao «Diario Illustrado».
 Carteira dos Accionistas.
 Boletim Financeiro de Paris, por G. Pessard.
 Maior e menor cotação mensal e annual em 1890, dos titulos de caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
 Cotações dos titulos de caminhos de ferro, nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
 Receltas dos caminhos de ferro.
 A Grecia ferro viaria.
 Caminhos de ferro do Sudoeste Brasileiro.
 Linhas Portuguezas. — Caminho de ferro de Mornugão. — O ascensor dos Guindaes. — Elevador em Coimbra. — As obrigações da Beira Alta.
 Linhas hespanholas. — O Grande Central Hespanhol. — A linha de Ronda. — Ramal para Manlleu. — Itals de aço. — Transferencia de concessão. — Operações financeiras. — Caminhos de ferro de Cuba. — Os economicos das Asturias. — De Salamanca a Avila.
 Linhas estrangeiras. — Suissa. — Russia. — Republica Argentina.
 Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa. — (Continuação do relatório).
 Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — (Relatório do Conselho de Administração).
 Arrematações.
 Annuncios.

O Caminho de Ferro

DE

LOURENÇO MARQUES

Conferencia realisada na Sociedade de Geographia em sessão de 5 de dezembro de 1890

II

JÁ em 1880 havia sido apresentado a Sir Owen Lenyon, administrador em Pretoria por conta do governo britannico, um relatório acerca da natureza aurifera de Witwater's Rand, formulado por mr. Kitto, engenheiro de minas. Foi só porém, em junho de 1886, que dois exploradores mineiros: o capitão Maynard e o coronel Ferreira em viagem de *Bushveld*, descobriram n'uma propriedade o quartzo aurifero. Conhecendo-se este facto, augmentou naturalmente o numero de exploradores, e por tal fórma procederam que em 20 de setembro d'este mesmo anno foi o governo transwaliano obrigado a proclamar a região do Rand como campo aurifero aberto á exploração. N'este mesmo dia foram registados 21 quinhões mineiros, produzindo para o thesouro uma primeira receita de 21 libras: A partir de então registavam-se proximamente 8:000 quinhões por mez, afóra os existentes em propriedades particulares, formando-se de sessenta a oitenta companhias para a sua exploração.

Johannesburg, como Barberton, foi primeiro formada por tendas e palhotas, mas bem depressa se desenvolveu em condições mais maravilhosas que a sua rival. A cidade, diz mr. Edward Matters no seu livro *Golden South Africa*, edição de 1888, possui largas ruas regulares separando grupos de construcções, abrangendo superficies de 50 a 100 pés. Possui tres praças a princi-

pal das quaes, a *Praça do Mercado* é a mais espaçosa da Africa do Sul. Alguns dos quarteirões da *Commissioner Street*, especialmente nas proximidades do *Central Hotel Market Square* são procurados por preços elevadissimos.

Teem se arrendado por grande numero de libras mensaes pequenos lotes de terreno tendo apenas uma duzia de pés de frente. A uma senhora que possuía uma insignificante cantina na esquina de um dos quarteirões, cujo terreno havia custado menos de 20 libras, não valendo a propriedade mais de 150, foram ha poucos mezes offerecidas 1:500 libras pela propriedade ou 100 libras mensaes pela renda, durante 18 mezes, pagando-se sempre um trimestre adeantado. A offerta foi recusada.

Mais felizes que os de Barberton, os mineiros de Witwatu Rand teem agora o carvão sufficiente para alimentação das machinas que necessitam empregar.

Para que o ultimo pudesse ser convenientemente transportado até ao Rand, contractou o governo transwaalano a construcção de um tramway, garantindo um juro de 4 p. c. ao capital empregado. Houve a lutar n'esta construcção, já bastante adeantada, com importantes difficuldades provenientes da carencia de meios de transporte. Foi, com effeito, preciso pagar 20700 réis pelo transporte de cada 50 libras de carga. Em 1889, custava no Rand 11 libras cada sacca de arroz e pagava-se por 7 libras cada barrica de cimento. O fim principal estava porém, quasi attingido e tanto bastava.

Pelo que acabei de lêr, reconhece-se que os campos de ouro do Rand tiveram um brilhante inicio, chegando a exportar 30:000 onças de ouro por mez; não obstante lutam elles, desde algum tempo, com uma crise gravissima, provocada pelas especulações arriscadas a que ha pouco me referi. Muito para admirar seria que a lição, que já não é nova, não devesse aproveitar. Creio bem que assim succederá e n'este caso pôde com segurança garantir-se que elles readquirirão a sua prosperidade dos primitivos tempos. O Rand, como Barberton, são fadados para magnificos destinos que não podem estar indefinidamente á mercê da ambição desmarcada, da imprudencia exaggerada além de todos os limites. Systematica e economicamente trabalhados os campos de Kasp Rand, constituirão fatalmente importantissima fonte de receita para a Republica Sul-africana.

Um outro elemento que preciso considerar para o fim que tenho em vista, é a riqueza aurifera da Swazilandia; não cançarei a ex.^{ma} assembléa em resumir-lhe a historia dos factos mais importantes ultimamente occorridos n'aquelle interessante paiz, porque este trabalho já se acha feito n'uma communicacção feita pelo ex.^{mo} sr. Joaquim José Machado. Simplesmente julgo conveniente recordar que o crescente desenvolvimento da riqueza da Swazilandia levou o governo do Transwaal a obter a concessão de uma linha ferrea n'aquella região e que a convenção anglo-transwaaliana dá aquelle governo todas as facilidades para a construcção d'aquella linha e a sua extensão até Sardwana Bay atravessando territorios sonogados á Rainha de Maputo.

Ficam por esta fórma expostos os elementos mais importantes de que necessito para defender a these que apresentei. Agora segue-se naturalmente a sua applicação.

Tomemos o traçado actual da linha ferrea entre Lourenço Marques e Pretoria. Quaes são as relações d'esta com os centros mineiros mais importantes da Republica Sul-Africana? Serve ella a região aurifera de Kasp Fields por intermédio de um ramal, depois, a mais de duzentas milhas, a região carbonifera do High Veldt.

Afóra isto e graças á recentissima concessão, feita pelo governo do Transwaal, de uma linha ferrea que parte de um ponto da linha transwaaliana, proximo á ponte do Incomati e se dirige para o norte ao longo da fronteira, deve a linha a que me refiro estabelecer communicacções com as regiões auríferas de Spitzkop, Lydenburgo, Pilgrim's Rest, Mac-Mac, etc., e com o districto de Zoutpansberg. E' muito, decerto, mas não creio que seja o sufficiente. Para o sul das linhas Lourenço Marques-Pretoria ficam-nos perfeitamente desaproveitadas: 1.^o A bacia carbonifera, existente no districto de Lourenço Marques, entre os rios Umbeluse e Tembe; 2.^o Os jazigos auríferos e carboníferos de Swazilandia; 3.^o Os jazigos carboníferos do districto de New-Scotland; 4.^o Os jazigos auríferos de Witwater's Rand. Não considero a producção agricola, porque, pelas informações que possuo, me parece que ella se equilibra nas regiões ao norte e sul da directriz do traçado adoptado.

Pôde porventura esperar-se que os centros productores que acabei de citar venham a ligar-se com a linha Lourenço Marques-Pretoria por meio de ramaes ou linhas auxiliares analogas ao ramal de Barberton e á linha de Zoutpansberg?

Os jazigos carboníferos entre os rios Tembe e Umbeluse não podem facilmente ligar-se com a linha Lourenço Marques-Incomati-Pretoria. Será necessario para o seu aproveitamento em condições favoraveis, construir a linha estudada em 1879 pelo sr. engenheiro Joaquim José Machado ou pelo menos construir um tramway até um ponto idoneo sito na margem de algum d'aquelles rios, aproveitando-se depois a via fluvial até Lourenço-Marques.

Com referencia aos jazigos auríferos e carboníferos de Swazilandia, indiquei eu na minha primeira primeira conferencia que o governo da republica Sul-Africana intentava explorar-os com o auxilio de uma linha especial, apparentemente dirigida para o porto a crear com Serdwane Bay. Será, pois, este porto ou o de Durban quem o aproveitará.

Eguaeas considerações podem applicar-se aos jazigos carboníferos do districto de New-Scotland.

Com respeito aos jazigos de Witwater's Rand, o nosso porto de Lourenço Marques tem a seu favor um certo numero de probabilidades. Com effeito, segundo umas indicações colhidas do livro de M. Edward Matteurs a que já me referi, as distancias de Johannesburg aos portos mais importantes de Africa do sul são as seguintes:

De Johannesburg a Capetown 392, milhas.

» a Port Elisabeth.

» (Via Colesberg), 708 milhas.

» (Via Kimberley), 775 milhas.

» a Durban 434 milhas.

» a Lourenço Marques, 450 milhas.

Vê-se pois que, sendo quasi eguaeas as distancias de Durban e Lourenço Marques a Johannesburg, a grande superioridade do nosso porto sobre o porto britannico e ainda o tratado entre Portugal e a republica Sul-Africana nos collocam em condições de competir vantajosamente com a colonia do Natal. Com referencia a Capetown e Port-Elisabeth é tão consideravel a differença de distancias, que seria mister o emprego de tarifas reduzidissimas, de beneficios consideraveis concedidos á exportação e importação de mercadorias destinadas aos campos de ouro de Rand, para que entre Lourenço Marques e aquelles portos se estabelecesse uma competencia séria. A questão de distancias é na verdade importantissima e predomina sobre todas as outras; actualmente, que a Gran-Bretenha, por intermédio da

South African Company se está expandindo no paiz dos Matabelles, tem ella a vencer importantissimas difficuldades, para conduzir até á costa os productos d'aquelle paiz, visto que a enorme distancia que o separa dos portos da colonia do Cabo (1:900 milhas) lhe não permite fazer em condições economicas o aproveitamento das actuaes linhas ferreas que para elles convergem. E, creio eu, em virtude d'estas difficuldades, que aquella potencia insta no tratado que está negociando comnosco, pela construcção do caminho de ferro de Pungue, o qual lhe faculta uma commoda solução do problema que a assoberba.

Mas se as vantagens estão todas da nossa parte no que respeita á extensão do percurso em linha ferrea, não é difficil demonstrar que tendo em vista as posições geographicas de Lourenço Marques a Johannesburg Capetown e Londres, as vantagens passam para o porto de Capetown, como vão ver:

Actualmente as viagens entre Londres-Southampton ou Darmouth e Johannesburg duram 23 dias, distribuidos pelo modo seguinte:

	Dias	Horas
Viagem até Capetown.....	19	e 12
De Capetown a Kimberley (railway)	1	" 7,75
De Kimberley a Johannesburg (wagons).....	2	" 5
Ou seja.....	23	e 0,75

Sendo de 648 milhas a distancia, em linha ferrea, entre Capetown e Kimberley, e sendo ella percorrida em 31,75 horas, temos para velocidade do trem 10,4 milhas por hora.

Sendo de 450 milhas a distancia entre Johannesburg e Lourenço Marques, e admittindo construida uma linha ferrea entre estes pontos, no qual os trens adoptam a mesma velocidade de 20,4 milhas, far-se-ha o trajecto em, proximaemente, 22 horas.

N'estas condições e equiparando quanto possivel as velocidades de marcha, será a duração da viagem entre Johannesburg e alguns dos portos inglezes supra indicados, via Lourenço Marques:

	Dias	Horas
De Johannesburg e Lourenço Marques	0	e 22
De Lourenço Marques a Capetown (mínimo).....	3	"
De Capetown a Londres Sout. ou Darm.....	19	" 12
Ou seja.....	23	e 10

o que produz um excesso de 9,25 horas.

Como, porém, deve esperar se que Capetown se ligue directamente com Johannesburg por intermédio de uma linha ferrea e sendo de 932 milhas a distancia entre estes dois pontos, a duração da viagem via Capetown, será:

	Dias	Horas
De Johannesburg a Capetown.....	1	e 21,76
De Capetown a L. S. ou D.....	19	" 12
Ou seja.....	21	" 9,75

o que produz a favor de Capetown uma differença de 2 dias e 0,24 de hora.

(Continúa).

Antonio José de Araujo.

Parte Official

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

2.ª Repartição — Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando se com o parecer de 1 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar a planta cadastral datada de 10 de novembro findo, apresentada pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes da parte entre perfis 11 e 14 do kilometro 15 do 2.º lanço da 2.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, rectificada em conformidade com a modificação da ponte sobre o ribeiro do Alcaide, approvada por portaria de 25 de janeiro ultimo, ficando por esta forma modificado na parte respectiva o disposto na portaria de 14 de maio de 1888.

Paço, em 13 de dezembro de 1890. — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um pedido da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para ser auctorizada a estabelecer uma via de resguardo ao kilometro 29,570 da linha ferrea de Lisboa a Torres Vedras, para serviço da exploração de uma pedreira denominada da Pedra Furada:

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 1 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar o respectivo projecto, datado de 17 de maio ultimo, e conceder a auctorisação pedida, ficando reservado ao governo o direito de a retirar, quando assim o julgar conveniente, devendo porém, por parte da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes observarem se, em harmonia com a informação do director fiscal, as trez prescripções seguintes:

1.ª Collocar dois discos avançados, um para cada sentido da via, cobrindo as tres agulhas de bifurcação d'esta via de resguardo e das duas anteriormente concedidas:

2.ª Estabelecer um posto telegraphico n'aquelle local;

3.ª Permanecer no mesmo local um funcionario habilitado da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, responsavel por todos os serviços, manobras e conservação das agulhas e sinais.

Paço, em 15 de dezembro de 1890. — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste, norte e oeste.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento de Antonio Mendes Pinto, pedindo que lhe seja permitida a construcção de uma passagem de nivel para seu uso exclusivo ao kilometro 333,692 ao caminho de ferro do sul: ha por bem, conformando-se com o parecer de 9 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas, auctorisar a construcção da referida passagem de nivel com as condições constantes do mencionado parecer que por copia baixa com esta portaria.

Paço, em 17 de dezembro de 1890. — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, que, para a construcção do segundo lanço da 2.ª secção da linha de ferro da Beira Baixa, seja declarada a urgencia da expropriação de duas parcelas de terreno com os n.ºs 49-A e 49-B, pertencentes a n.º 49-A a Domingos Carvalho, e a n.º 49-B a Frederico Carlos Ferreira Franco, e situadas na freguezia do Alcaide, concelho do Fundão, districto de Castello Branco; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, marcadas nas plantas parcellares que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 18 de dezembro de 1890. — REI — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado as contas da liquidação da garantia de juro relativa á exploração das duas primeiras secções da linha Torres-Figueira e Alfanellos, durante o semestre decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1890, na importancia de 28:967\$655 réis; e

Com referencia á parte da 3.ª secção da mesma linha, durante o semestre referido, na importancia de 21:314\$889 réis; e

Mostrando-se da mesma conta que o producto bruto kilometrico no referido semestre foi inferior ao minimo necessario para o estado deixar de pagar o maximo fixado no artigo 28.º do contracto de 23 de novembro de 1883;

Ha por bem Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer de 2 de outubro ultimo da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar a referida liquidação como provisoria, visto não estar ainda feita a medição rigorosa da linha, e ordenar:

1.º Que a mencionada companhia seja paga a quantia de 28:967:7655 réis, importancia da garantia de juro relativamente ás duas primeiras secções da referida linha, durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho do corrente anno;

2.º Que a verba de 21:314:889 réis, relativa á parte da 3.ª secção, fique para ser paga, quando estejam concluidos todos os trabalhos da linha de ligação directa do ramal de Alfarellos com a linha da Figueira da Foz em conformidade com o disposto nas portarias de 3 de junho de 1889 e 12 de novembro findo.

O que, para os devidos effeitos, se communica ao respectivo director fiscal.

Paço, em 29 de dezembro de 1890. — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste, norte e oeste.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

7.ª repartição da direcção geral da contabilidade publica

Em conformidade com o artigo 44.º do contracto de 14 de dezembro de 1883, approved por decreto com força de lei da mesma data, e cumprindo os preceitos do § 6.º do artigo 7.º do decreto de 28 de junho de 1890: hei por bem determinar, tendo ouvido o conselho de ministros, que no ministerio dos negocios da fazenda seja aberto, a favor do ministerio dos negocios da marinha e ultramar, direcção geral do ultramar, no exercicio de 1890 e 1891, um credito especial na importancia de 100:000:000 réis, destinado a occorrer ao pagamento de despesas de construcção, fornecimentos de material e exploração e conservação do caminho de ferro de Lourenço Marques, devendo os respectivos pagamentos ser escripturados na tabella da despesa extraordinaria do mesmo exercicio e ministerio, sob a seguinte designação:

«Capitulo 6.º — Caminho de ferro de Lourenço Marques, conclusão de obras e despesas de exploração e conservação.»

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda, e dos negocios da marinha e ultramar, o tenham assim entendido e façam executar.

Paço, em 18 de dezembro de 1890. — REI — *Augusto José da Cunha — Antonio José Ennes.*

Tarifas de transporte

Tarifa da linha de Cascaes

Damos como annexo d'este numero esta nova tarifa provisoria, limitada, por enquanto, ao serviço de grande velocidade. Pouco diverge ella da que vigorava antes da abertura do troço de Alcantra mar a Pedrouços.

Para o proximo numero já sabemos que teremos a distribuir uma nova edição da tarifa para bilhetes de assignatura na linha de Cintra a qual mantem os mesmos preços actuaes, alterando apenas o systema de bilhetes empregados, os quaes passam a ser *coupons* que os portadores terão que entregar ao revisor em cada viagem.

Caldeiras inexplosiveis multitubulares

Systema Root aperfeiçoado

Os geradores de vapor com tubos d'agua, de origem americana, conseguiram obter um emprego sempre crescente, nos paizes industriaes, e ganhar o terreno occupado pelas caldeiras dos systemas antigos

As suas vantagens são as seguintes:

Segurança contra o perigo das explosões, producção rapida e economica de vapor, montagem e transportes facéis e rapidos, possibilidade de serem empregados em todos os casos; vantagens que asseguram a este systema a primazia sobre os demais.

Tendo dado já a descripção das caldeiras multitubu-

lares inexplosiveis, systema Nayer (vidé n.º 48) e Belleville (vidé n.º 57) vamos hoje dar a descripção do systema «Root» que tem provado os seus excellentes resultados nas muitas applicações que d'elle têm sido feitas na Europa e America do Norte.

CONSTRUÇÃO

Representa a fig.ª 1, a secção longitudinal de uma caldeira inexplosivel multitubular com os aperfeiçoamentos introduzidos na sua construcção e fabricada nas officinas dos srs. Walther & C.ª de Kalk, perto de Colonia sobre o Rheno, Allemanha.

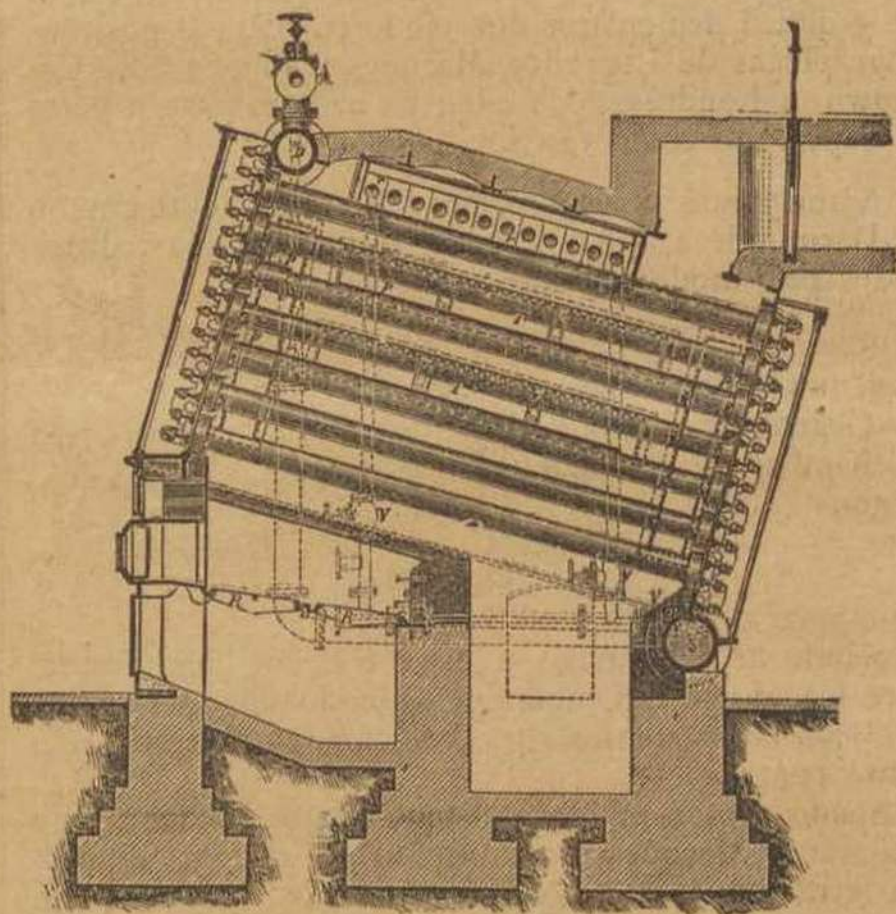


Figura 1

Os tubos d'agua T T que ahi figuram são de ferro doce de 1.ª qualidade, forjado, com 127 millimetros de diametro, e podem supportar uma pressão superior a 100 atmospheras, antes de ser alcançado o limite de elasticidade do metal.

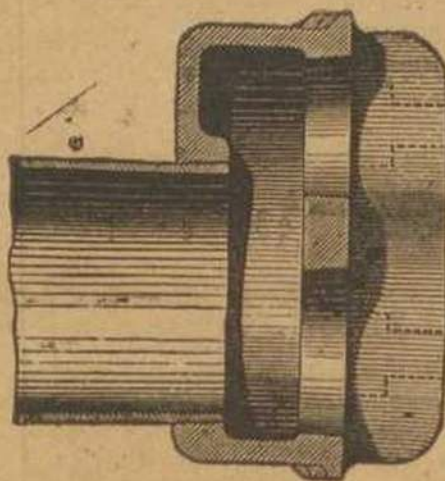


Figura 2

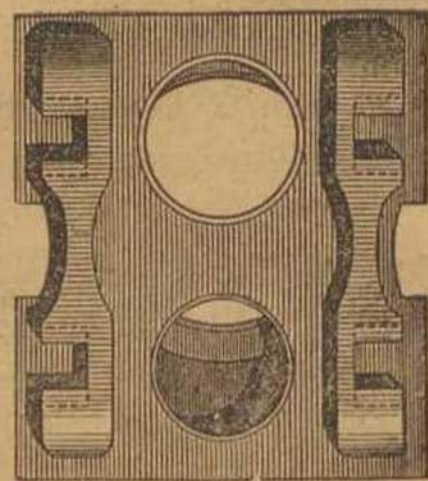


Figura 3

Nas extremidades d'estes tubos, collocados em fiadas proximaemente horisontaes, alternadamente sobrepostas, são directamente aparafuzadas peças de ferro fundido, da forma representada pelas figuras 2 e 3, munidas de orifícios ligeiramente cônicos.

A estas peças, as junções de ferro fundido, cujas extremidades são também cônicas, vêm adoptar-se, interpondo-se entre ambas um anel metallico, torneado biconicamente. Apertando-se os parafusos que as fixam, fica a junta hermeticamente fechada.

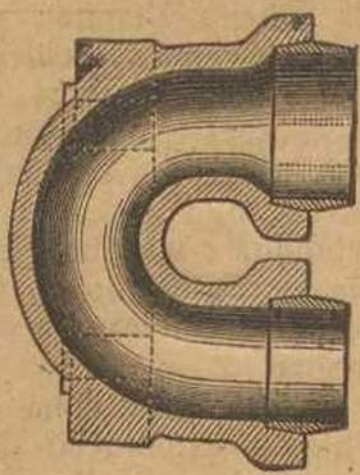


Figura 4

O canal curvo no interior das junções facilita a inspecção e limpeza.

Emquanto a fiada superior dos tubos se corresponde, por meio de junções como estas, com o tubo D (vide gravura acima), deposito de vapor, a fiada inferior é ligada ao tubo S por onde a caldeira é alimentada, depositando ali quaesquer impurezas contidas na agua.

A agua, entrando pelo tubo S, distribue-se por todos os da

1.^a fiada e subindo pelas series de tubos correspondentes, percorre-os em zig-zag, constantemente envolvida pelas chammas.

O nivel de agua normal é escolhido bastante baixo para permittir o desprendimento do vapor na parte superior da caldeira.

Como complemento, sempre que fôr pedido, pôde fornecer um aquecedor da agua

de alimentação, formado de um systema de tubos, collocados acima da fiada superior e que são tocados pelos gazes da combustão, antes d'estes escaparem pela chaminé.

As valvulas V. V. (fig. 1) no encanamento de alimentação permittem introduzir a agua na caldeira ou directamente ou pelo aquecedor.

Chapas de ferro fundido entrepostas dirigem os gazes de combustão do modo a envolver todos os tubos.

A fornalha e a grelha serão contruidas segundo a qualidade do combustivel usado.

A immensa vantagem que offerece o systema de junções metallicas é evidente;

As juntas assim constituidas são as melhores sob todos os aspectos. Os gastos que em curto prazo origina a substituição da borracha e materiaes similares, o tempo perdido n'esta operação, fazem com que o systema supra de juntas seja preferivel, pois uma vez collocadas e aparafusadas, não necessitam mais attenção.

As junções, destinadas a ligar os tubos da fiada inferior com o tubo de alimentação S (fig. 1) têm sobre os demais systemas a vantagem de que para retirar um tubo da ultima fiada inferior, nenhum tubo vizinho tem de ser deslocado. As ligações na parte superior com o deposito de vapor D são construidas do mesmo modo, resultando d'ahi vantagem consideravel.

Da comparação entre as caldeiras inexplosiveis multitubulares e as de diâmetros grandes, cylindricas, do systema Cornwall ou semelhantes e ainda mesmo as do systema Locomotiva etc., resulta que nenhuma d'estas pôde offerecer, nem aproximadamente, uma segurança contra explosões igual á que é garantida por aquellas; ainda mesmo que presida á fabricaçã das segundas o maximo cuidado e seja de optima qualidade o material empregado.

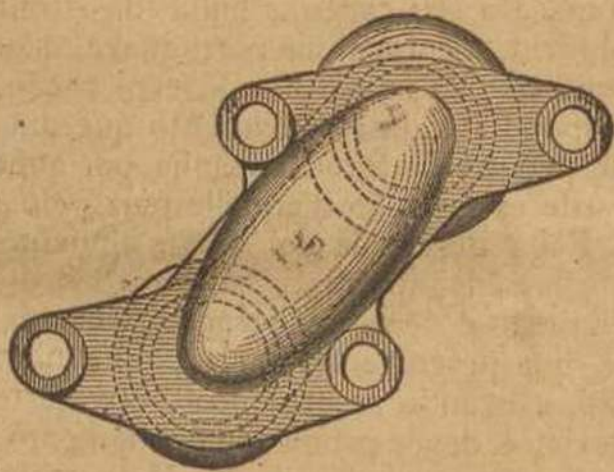


Figura 5

Com facilidade e sem ser preciso dar grande espessura ás paredes obtem-se para estas caldeiras os tubos, que resistam com plena segurança a cem e mais atmosferas; ao passo que as caldeiras communs exigiriam chapas de excessiva grossura a fim de se approximar d'este desideratum.

Por taes motivos só é permittida pela legislação de diversos paizes a installação de caldeiras de vapor em localidades habitadas, quando, as dimensões dos tubos que servem de geradores não excedem 130 millimetros de diâmetro, excluindo todas e quaesquer outras especies de geradores.

Reconheceram portanto os legisladores, que as caldeiras, formadas de tubos d'agua, de limitadas dimensões não apresentam probabilidade de desastres por explosão, e a prova é que, até hoje, não consta um caso de ruptura de uma caldeira inexplosivel multitubular.

Está actualmente demonstrado, que o effeito desastroso das explosões cresce na proporção do volume d'agua e da quantidade de material da caldeira, que soffre a acção no momento de ruptura.

Ora, as caldeiras inexplosiveis, tendo um pequeno volume d'agua, comparadas com as caldeiras communs, diminutas perdas causariam com o escapamento de vapor e agua, no caso de se romper alguma ligação ou tubo.

Nas caldeiras de locomotivas o rompimento de um tubo de fogo tambem não produz os effeitos de uma explosão, mas o zimbório da caldeira e a caixa de fogo estão expostos ao mesmo perigo.

Reflectindo sobre as vantagens da inexplosibilidade e ponderando as grandes perdas occasionadas por uma explosão, mórmente quando installadas as fabricas em logares habitados, resulta ser uma necessidade o emprego d'estas caldeiras nos estabelecimentos industriaes.

Altas pressões. Do exposto conclue-se que não existe inconveniente algum em empregar estas caldeiras para as mais altas pressões, exigidas pela industria.

O desenvolvimento da industria moderna, exigindo forças consideraveis, obtidas com a minima despesa tem determinado a construcção de excellentes motores pelos quaes é aproveitada no mais alto grau a expansão do vapor que trabalha sobre pressões de 8 a 10 atmosferas, conseguindo-se por este meio reduzir de muito o consumo de combustivel, como demonstra o numero sempre crescente das installações de motores de expansão de dois e tres cylindros, systema Compound e triple expansão.

De uma pressão ainda mais alta, necessitam as fabricas de cellulose e de vulcanite, a qual só por meio das caldeiras inexplosiveis pôde ser fornecida, visto que os fins d'estas industrias exigem pressões de 15 a 20 atmosferas.

Economia de combustivel. A espessura relativamente diminuta das paredes de tubos facilita muito mais a transmissão do calor, do que as chapas das caldeiras communs, cujas grossuras são tres ou quatro vezes maiores. Em consequencia d'este facto e da disposição vantajosa da superficie de aquecimento, a produção do vapor é rapida e intensa, o aproveitamento completo e a resultante economia do combustivel consideravel.

Os concertos e reparos nas caldeiras communs occasionados por negligencia do fogueiro, por incrustações, ou pela agua acidulada da alimentação, originam sempre despesas consideraveis e perda de tempo por ser necessario o auxilio de caldeireiros de profissão. Ao passo que quaesquer concertos nas caldeiras inexplosiveis podem ser feitos no minimo tempo e quasi sem

despezas, por ellas serem compostas de elementos eguaes facilmente substituíveis pelo proprio fogueiro.

Para os paizes accidentados e novos, que vulgarmente só dispõem de maus caminhos, a facilidade de transporte d'estas caldeiras apresenta immensas vantagens, pois que as partes soltas de que ellas se compõem, podem ser transportadas sobre animaes ou em pequenas embarcações, sem risco algum. Facilmente montavel e desmontavel uma caldeira n'este genero presta-se ás installações provisórias de qualquer natureza.

Augmento da caldeira. As caldeiras da fabrica de Walther têm ainda a vantagem de permittir á vontade o augmento da superficie de aquecimento, juntando-se uma ou mais fiadas de tubos, para o que não ha necessidade de interromper o trabalho por longo tempo.

A sua durabilidade pode-se dizer illimitado visto que todas as partes que estão constantemente expostas á acção do fogo e portanto á deterioração, podem ser substituidas com uma despesa minima emquanto que as demais caldeiras apóz repetidos e dispendiosos concertos têm de ser abandonadas.

Podem tambem adaptar-se-lhes, fornalhas de qualquer especie, conforme o combustivel que se pretende usar, tal como: carvão, lenha, turfa, bagaço, serra, palha, etc. etc.

As dimensões e pesos das caldeiras inexploráveis multitubulares do systema Root aperfeiçoado, construidas por Walther & C.^a em Kalk, perto de Colonia, são as seguintes:

Força em cavallos-vapor	Superficie de aquecimento		Caldeira com a alvenaria		Peso aproximado kilos
	molhada pela agua	Total	Largura	Comprimento	
	metros quadrados	metros quadrados	metros	metros	
5	5.43	7.75	1.020	1.510	3.700
5	6.00	8.50	1.480	2.000	3.000
6	7.50	10.00	1.480	2.000	4.500
8	10.00	13.34	1.620	2.000	4.750
10	12.00	16.77	1.725	2.280	5.500
15	15.97	22.36	1.520	3.165	6.300
18	19.17	25.56	1.520	3.165	6.500
20	21.30	29.82	1.725	3.165	6.750
22	25.56	34.08	1.725	3.165	7.100
25	26.62	37.27	1.940	3.165	7.600
30	31.95	44.73	2.130	3.165	8.300
35	38.34	51.12	2.130	3.165	9.000
40	42.60	59.64	2.536	3.165	11.200
45	51.12	68.16	2.536	3.165	12.000
50	53.25	74.55	2.942	3.165	13.000
60	63.00	89.46	3.346	3.165	15.600
70	76.68	102.33	3.346	3.165	18.700
75	85.26	106.50	2.942	3.165	19.000
80	89.46	119.28	3.754	3.165	19.700
90	104.37	134.19	3.754	3.165	20.850
100	108.63	144.84	4.364	3.165	25.000
120	126.73	162.94	4.364	3.165	26.000
130	144.84	181.05	4.364	3.165	28.000
150	161.88	202.25	4.770	3.165	32.000
180	182.11	222.58	4.770	3.165	34.000
200	202.34	242.82	4.770	3.165	36.000

ASSEMBLÉA GERAL

DA

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Realisou-se no dia 20, como annunciámos a assembleia geral d'esta companhia, sessão a que presidiu o sr. conselheiro Mendonça Cortez, tendo por escrutinadores os srs. Feliciano José d'Abreu e João Pedro Diogo Patrone, como representante da Sociedade Agricola e Financeira, um dos maiores accionistas.

Secretariou o sr. Francisco da Silveira Vianna: assistiu á sessão o commissario regio, o sr. conselheiro Antonio de Serpa Pimentel. Estiveram presentes 66 accionistas, representando 35.068 accções e 674 votos; as accções depositadas haviam sido 38.871. A sessão abriu á 1 hora.

Como se vê do relatorio distribuido, e que hoje começamos a publicar na respectiva secção da nossa folha, o assumpto que motivára esta assembleia era da maior importancia para a companhia.

Desde os primeiros annos da exploração da linha de Caceres, e especialmente desde que a exploração das minas de phosphatos de Caceres, principal elemento de trafego com que contava a linha para as suas receitas, começou a declinar, a companhia portugueza, que por meio de garantia do producto, primeiramente, e pela exploração e garantia de juro e dividendo, depois, tomára a seu cargo a linha da fronteira a Caceres e Madrid, a companhia portugueza, diziamos, soffreu sempre prejuizo annual n'esta exploração, a que não correspondia o desenvolvimento que dava aos transportes de penetração em Hespanha, por aquella fronteira, nem os de exportação d'aquelle paiz pelo porto de Lisboa.

Foi o desejo de dar maior alimento ao trafego d'aquella rede que motivou em 1888 o contracto de exploração e de administração (trustee) da linha do Oeste, que percorrendo a Hespanha n'uma grande extensão, e ligando as provincias do norte com as do sul, devia, e deve, promover o augmento de tonelagem a transportar pela linha de Malpartida, melhorando os resultados dos contractos com essa linha.

Constituindo-se a companhia do Grande Central Hespanhol, que vae desde já explorar a linha de Torralba a Soria até Hendaya ou suas proximidades, convinha ligar a essa linha aquellas outras, formando uma grande rede duas vezes ligada com os paizes visinhos d'aquelle.

A assembleia geral teve de deliberar sobre a sessão das linhas de Madrid-Caceres e Oeste á nova companhia, mediante a troca de obrigações entre as duas sociedades e o pagamento annual, durante 10 annos, de 180 contos, do que resultou para a companhia portugueza a vantagem de uma diminuição importante nos seus encargos annuaes, com a limitação a um periodo restricto. A nova sociedade dá á Companhia Real para garantia das 70 mil obrigações que recebe, 210 mil suas proprias, de 1.^a hypotheca.

Não admira, por isso, que a assembleia de 20 de dezembro se tornasse do maior interesse e que a discussão de tão importante assumpto fosse minuciosa e larga, como o foi.

Tomaram parte n'ella os srs. Francisco Wanzeller, Pimenta de Castro, Marquez da Foz, Pedro Lopes e Espregueira, apresentando o primeiro d'estes srs. um additamento e algumas modificações ás resoluções propostas pelo conselho de administração, com o accordo do conselho fiscal, tendo por fim tornar-se claro o contracto com a companhia do Grande Central, e augmentar as garantias da companhia portugueza. A assembleia geral approvou as resoluções propostas, com o additamento e modificações apresentadas, por unanimidade de votos, menos um.

Seguem as resoluções votadas:

1.^a—Que deis a vossa approvação e ratificação ao contracto de 20 de novembro de 1890, celebrado entre a nossa companhia e o grupo financeiro organisador da Companhia dos Caminhos de ferro do Grande Central Hespanhol, ficando a validade do contracto dependente:

(a) de estar a Companhia do Grande Central Hespanhol legalmente constituída;

(b) de haver conformidade nos seus estatutos com as clausulas do presente contracto;

(c) de ser garantida á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a reunião, no mais curto praso possivel da assembléa geral da Sociedade de Madrid, Caceres-Portugal e da Companhia do Oeste de Hespanha, para prestarem a sua approvação ás clausulas do presente contracto, na parte que lhe respeita, a fim de que a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes fique inteiramente isenta de todas e quaesquer responsabilidades que lhe possam provir dos contractos de 22 de outubro de 1885, 1 de junho e 6 de Setembro de 1888.

2.^a—Que, sendo o resultado d'esse contracto a substituição do encargo, que pelo contracto de 22 de outubro de 1885, com a Companhia de Madrid-Caceres-Portugal fôra ainda do anno ultimo de 299:025\$331, por um encargo limitado a uma annuidade durante dez annos de 180:000\$000 réis annuaes, e que a annuidade da totalidade d'esse encargo dividido pelos 92 annos que faltam das nossas concessões, corresponde á cifra de 57:810\$600, seja essa importancia deduzida, do exercicio de 1891 em diante, das receitas liquidas para fazer face aos encargos designados sob a rubrica de Caceres, ficando assim um saldo, em comparação com o do exercicio de 1889, de 241:214\$791 réis a distribuir aos nossos accionistas.

3.^a—Que, quando se verifique a clausula do artigo 13.^o do contracto com a companhia do Grande Central Hespanhol, em que essa companhia é obrigada, em vista do augmento do seu rendimento bruto, a reembolsar a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes de todas as sommas descriptas, sob a rubrica d'encargos de Caceres, pela entrega de 48:000 obrigações de 3 % da Companhia dos Caminhos de Ferro do Grande Central Hespanhol, essas obrigações entrarão na carteira da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes para terem o destino que ulteriormente se determinar.

Que ainda na hypothese do artigo 13.^o do contracto se a rede n'este indicada, de 1297 kilom. fôr accrescentada com outras linhas adquiridas (*apportées*) conforme consta dos preliminares, bases e estatutos da Companhia do Grande Central Hespanhol (assignados em Paris pelos signatarios do referido contracto) a média de 16:000 francos por kilometros seja calculada sobre o producto de toda a rede, na qual recahirá tambem o encargo hypothecario.

Quando a média dos productos brutos das linhas que forem adquiridas, alem de 1297 kilometros acima indicados, não attinja a média fixada dos 16:000 francos por kilometro, não serão estes productos comparados para a hypothese do artigo 13.^o do contracto.

4.^a—Que aproveis a creação de 70:000 obrigações do typo de 3 % perfeitamente eguaes ás da ultima serie da nossa companhia para serem destinadas ao cumprimento da clausula expressa no artigo 6.^o do contracto com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Grande Central Hespanhol.

Que na hypothese do artigo 8.^o do contracto o producto do resgate seja destinado á amortisação de obrigações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes em circulação.

5.^a—Que o vosso Conselho de Administração fique auctorizado, se o julgar conveniente aos interesses da Companhia, a levar o encargo proveniente do contracto com a companhia de Madrid-Caceres-Portugal no actual exercicio de 1890 a uma conta especial amortizavel em 92 annos, resto do tempo das nossas concessões.

Foi apresentado pela commissão especial nomeada em uma das ultimas sessões o projecto de reforma dos estatutos decidindo-se que fosse discutido na proxima reunião da assembléa geral, que houvesse.

A sessão, depois de redigida e approvada a acta, encerrou-se ás 5 horas.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Do nosso correspondente)

Lourenço Marques, 16 de novembro de 1890.

Na minha carta de 22 de agosto annunciei-lhe a partida do nosso estimado amigo Marcolino Torre do Valle e hoje apressome em lhe participar com bastante prazer que o temos ainda por algum tempo trabalhando á frente dos que desejam um futuro prospero ao caminho de ferro de Lourenço Marques.

Todos os empregados de caminho de ferro na metropole poderão calcular os serviços que aquelle nosso amigo tem prestado ao d'aqui, trabalhando incansavelmente e conseguindo o que poucos poderiam ter obtido com os poucos recursos de que se pode dispôr, attentas as circumstancias excepcionaes em que se encontra esta linha.

Tivemos ha dias a visita de mr. J. Brookes, chefe da exploração do caminho de ferro do Natal, que veio a esta acompanhado do meu bom amigo Eugène Levy, agente do nosso governo e da provincia de Moçambique na colonia do Natal.

Em sua honra effectuou-se um trem especial que seguiu de Lourenço Marques até Meetholia (20 kilometros) acompanhado do chefe da exploração d'aqui, chefe de tracção, de officinas, eu e Eugène Levy.

Gostou muitissimo não só do estado de conservação da via mas tambem da velocidade com que andam aqui os comboios. Não fomos até á fronteira porque o nosso visitante tinha que partir no paquete que seguia viagem n'aquelle mesmo dia.

No mez de outubro findo obtivemos o trafego de 9:860\$325 réis e de receita eventual 141\$175 réis, o que prefaz um total de receita durante, todo o mez, de 10:001\$500 réis.

Transportaram-se 3:206 passageiros, sendo 254 em 1.^a classe—475 em 2.^a e 2:477 em 3.^a.

Em pequena velocidade transportaram-se 1.808:280 kilogrammas, em grande 7:602 kilogrammas e de bagagens 5:584 kilogrammas.

O ultimo boletim das receitas, de 15 a 21 de outubro, dá os seguintes resultados:

Kilometros explorados durante a semana 89; durante o exercicio 79, (media).

Passageiros:		
1. ^a classe	60	125\$610
2. ^a " "	109	160\$720
3. ^a " "	662	232\$460

Grande velocidade:		
Bagagens e recovagens, kilos	2:473	30\$600
Carruagens e gado		58\$415
Diversos		

Pequena velocidade:		
Mercadorias, kilos	401:799	1.421\$830
Carruagens e gado	2	1\$060
Diversos		1\$550

Total	2:032\$245
Media por dia durante a semana	290\$320
Media por kilometro, durante a semana	22\$834
Producto medio annual por kilometro	1:054\$988
Producto total durante o exercicio	63:019\$307
Media por dia durante o exercicio	214\$352
Producto annual por kilometro, durante o exercicio	990\$360

A companhia neerlandeza constructora do caminho de ferro do Pretoria continua trabalhando com toda a actividade, tendo já quasi concluida a grande ponte sobre o rio Incomati, e uns 20 kilometros além da nossa fronteira com via assente.

Continua chegando grande porção de material para esta companhia e continuamos a lutar com a difficuldade de o transportar visto o pouco material que temos, especialmente em locomotivas.

Veio ultimamente um grande carregamento de travessas para aquelle novo caminho de ferro. São de madeira de teca de Java. Aqui adopta-se de preferencia ás de madeira as de ferro, que segundo parece dão um excellente resultado.

Está entre nós vindo de Moçambique o distincto engenheiro, governador geral d'esta provincia sr. Joaquim José Machado o qual foi aqui recebido por nós e pela colonia estrangeira com todas as honras de que é digno.

Para solemnizar a sua visita a este districto tem havido grandes festejos, taes como: corridas de cavallos, soirées, concertos, toirinhas, bazares, jogos populares, etc, etc.

Pensa-se ultimamente em formar aqui um batalhão de cavalaria nacional, para defeza do districto. Hoje é a primeira reunião para se tratar do assumpto. Preside o governador.

J. F. Mongiardim Costa.

COMMERCIO PORTUGUEZ

RESUMO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS,
NOS MEZES DE JANEIRO A SETEMBRO DE 1890

Importação para consumo

Valores em mil réis	1889	1890
Animaes e seus productos.....	2.044:802	1.945:962
Lã e pellos.....	1.351:795	1.425:289
Seda.....	1.002:412	905:012
Algodão.....	2.883:048	2.803:132
Linho e seus congeneres.....	745:849	607:087
Madeira.....	1.160:734	918:492
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc	2.537:644	2.984:376
Metaes.....	2.341:398	2.249:233
Substancias alimenticias.....	8.154:763	9.399:827
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	2.225:058	2.626:626
Diversas substancias e productos.....	899:688	888:945
Manufaturas diversas.....	1.492:605	2.362:947
Mercadorias livres de direitos.....	4.120:355	4.887:630
Taras.....	51:084	64:325
Somma.....	31.012:135	34.068:883
Oiro e prata em barra e em moeda...	4.373:455	12.035:625
Total.....	35.385:590	46.104:508
A mais em 1889.....	-	-

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes e seus productos.....	213:940	202:321
Lã e pellos.....	212:410	157:175
Seda.....	9:689	17:170
Algodão.....	90:605	89:548
Linho e seus congeneres.....	13:557	15:014
Madeira.....	113:622	113:992
Substancias mineraes, vidro, crystal etc.	412:700	270:737
Metaes.....	182:841	138:614
Substancias alimenticias.....	11.448:822	10.362:953
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	92:363	103:494
Diversas substancias e productos.....	1.778:727	1.996:556
Manufaturas diversas.....	185:760	187:097
Mercadorias livres de direitos.....	2.694:201	2.313:604
Somma.....	17.449:277	15.968:185
Oiro e prata em barra e em moeda...	654:177	7.956:898
Total.....	18.103:454	23.925:083

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação.....	5.331:884	5.691:735
	Transito.....	1.805:169	2.454:268
	Somma ..	7.137:053	7.846:003
Ouro e prata em barra e em moeda.....	Reexportação.....	180	-
	Transito.....	-	675:000
	Somma ..	180	675:000
Total.....		7.137:233	8.521:003

O PRODUCTO TOTAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES EM 1890

Conforme o nosso costume, hoje, á primeira hora novo anno, vamos procurar calcular qual foi o producto das linhas ferreas portuguezas durante o anno findo, calculo que teve que ser feito, em parte, por estimativa, como bem se vê do facto de nos ser impossivel saber, n'este momento, qual a receita arrecadada até a ultima hora em todas as estações do paiz, e ainda nas linhas estrangeiras, em relação com as nossas, a parte que a estas petence.

Das linhas da Companhia Real, pelas quaes começamos por ser a rede mais vasta, temos feita a liquidação das receitas approximativas até 23 de dezembro e, para completar o anno, teremos que juntar-lhe 8 dias, pela média do ultimo mez; e fazemol-o assim e não pela média do anno, não só porque nos ultimos dias do anno civil, os productos do trafego são sempre mais elevados, como porque as difficuldades e até prohibições de transporte n'um largo periodo, provenientes das medidas sanitarias nas fronteiras, affectaram consideravelmente o trafego de toda a rede portugueza.

O rendimento de todas as linhas que constituem esta rede, com excepção da Urbana e da de Cascaes que estão apenas abertas á exploração provisoria, foi, até a data supra indicada de..... 3:186.000#000

Para completar o anno procederemos da seguinte forma:

Tomaremos as semanas, liquidadas por approximação, desde 1 de dezembro a saber:

2 dias da 48.....	21.460#000
a 49 (3 a 9 de dezembro)	68.100#000
» 50 (10 a 17 »)	74.000#000
» 51 (18 a 23 »)	87.790#000

Tomada a media d'estes 23 dias que é de 10.928#000 calculemos por ella os 8 dias que faltam e acharemos..... 87.000#000

Total estimativo de toda a rede em exploração definitiva em 1890, réis ... 3.273.000#000

Em 1889 o producto do trafego foi.. 3.303.000#000

Representa, pois, uma diminuição de réis..... 30.000#000 que encontra explicação no entorpecimento temporario do trafego internacional por motivo das medidas sanitarias, no decrescimento de transportes de vinhos e cereaes, proveniente da crise agricola que affectou o paiz durante uma boa parte do anno, e ainda alguma parte se deve tambem attribuir ao abaixamento de tarifas que principiou em outubro de 1889 e se reflectiu em todo o anno findo, sem ter ainda tempo para produzir o natural desenvolvimento do trafego que deve dar-se.

Em relação ao primeiro d'estes motivos tão importante agente de diminuição de productos elle foi que nos mezes de julho a outubro só a diminuição do numero de passageiros entrados pelas fronteiras de Valencia e Badajoz foi de 7:662, e o producto a menos réis 25:200#000.

Segue-se pela ordem da sua extensão, a rede do Sul e Sueste, cujo rendimento approximado até 18 de novembro foi de réis..... 604:921#050

Juntando-lhe o producto dos 43 dias restantes até 31 de dezembro, pela média da ultima semana..... 86:400#000 encontramos o total de..... 691:321#050 que, para o producto de 1889..... 661:077#680

dá o remanescente de..... 30:243#370

O producto kilometrico, porém, decceu em 1889..... 1:580#012 a réis..... 1:455#412

ou menos..... 124#600 por motivo de que, em 1889 a média explorada foi de 418 kilometros (6 mezes a 361 e 6 a 475) porque só em 1 de julho abriu o troço d'Amoreiras a Faro, emquanto que em 1890 a extensão de 475 kilometros foi explorada todo o anno.

Mais feliz do que a sua collega, na exploração [pelo

Estado, foi a rede do Minho e Douro, porque, sem augmento da sua kilometragem, apresenta-nos um augmento de producto

As suas receitas até 2 de dezembro foram:

Na linha do Minho.....	396:215#000
» » Douro.....	503:761#010

Total... 899:976#010

Se o producto diario da ultima semana liquidada foi de réis 3.381.707 e se para o completo do exercicio nos faltam 29 dias, achamos que o rendimento d'esse periodo deve calcular-se em réis 98:069#800, e o total annual em 998:045#810 réis.

Juntemos-lhe mais uns 2:000#000 para liquidações com as 6 companhias visinhas (Real, Orense a Vigo, Salamanca, Nacional, Guimarães e Pova) e encontraremos que o total do anno terá sido de 1 000 contos.

A linha da Beira Alta resentiu-se na sua exploração, como é natural, da paralysação do seu trafego internacional, pelas prescripções sanitarias em Villar Formoso.

A sua diminuição do productos, aliás pequena, deve provir especialmente d'este motivo.

Rendeu esta linha até 17 de dezembro réis..... 357:682#533

Accrescentemos-lhe os dias restantes até 31 de dezembro, pela média da ultima semana, réis..... 16:900#000

e teremos um total de..... 374:582#533
para no anno anterior..... 392:852#999

ou a differença de... 18:270#466
ou menos de 5 p. c.

Portanto, o rendimento total das linhas ferreas portuguezas de via larga em 1890 póde estimar-se approximadamente..... 5339:000#000

Da rede de via reduzida não nos occuparemos. Tão exigua ella é, tão separada em pequenos troços, tão afastada, na sua maior parte, dos principaes centros de movimento, que a sua exploração tem que ser, forçosamente, pouco remuneradora.

Alarguemol-a completando com ella a rede geral do paiz, como de ha tanto se pensa, e ella produzirá beneficios incalculaveis, não só em si, como no melhor resultado dos productos da rede geral que ella deve alimentar, hoje que tão grande extensão das nossas provincias está falta de commodos e rapidos meios de transporte das suas populações e dos seus productos.

AO "DIARIO ILLUSTRADO"

Com muito sentimento temos que estranhar a este jornal que, para mais não troca com o nosso, a semcerimonia com que transcreve os nossos artigos, sem citar a origem.

E' preciso que lhe digamos que, o que publicamos aqui é propriedade nossa, e attentar assim contra ella excede a classificação de falta, prevista pelo codigo civil para se subordinar a disposições que só se encontram no codigo penal.

Carteira dos Accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Obrigações de 3 % (7.ª série)

São prevenidos os oortadores de obrigações de 3 % d'esta Companhia, 7.ª série, amortisadas em sessão publica do Conselho de Administração, de 4 do corrente, que a partir de 2 de janeiro proximo futuro, lhes serão paga as ditas obrigações na razão de

francos 496,85 ou réis 89#433, para deducção de francos 2,65 por impostos em França.

São igualmente prevenidos os possuidores de obrigações que a partir do mesmo dia 2 de janeiro, será pago o coupon n.º 1, na razão de francos 7,25 ou réis 1#305 pela deducção de francos 0,25 de impostos em França, ficando além d'isso sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Obrigações de 3 % (1.ª a 6.ª série)

São prevenidos os portadores de obrigações de 3 % d'esta Companhia (1.ª a 6.ª série) amortisadas em sessão publica do Conselho de Administração de 4 do corrente, que a partir de 2 de janeiro, proximo futuro, lhes serão pagos na razão de francos 497,35 ou réis 89#223 cada uma, pela deducção de francos 2,65 por impostos em França.

São igualmente prevenidos os mesmos senhores que a partir do mesmo dia 2 de janeiro, será pago o coupon n.º 60, na razão de francos 7,25 ou réis 1#305 pela deducção de francos 0,25 por impostos em França, ficando além d'isso sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Obrigações de 4 %

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 4 % d'esta Companhia amortisadas em sessão publica do Conselho da Administração, de 4 do corrente, de que a partir de 2 de janeiro proximo futuro, lhes serão pagas na razão de francos 499,15 ou réis 89#347 cada uma, pela deducção de francos 0,25 por impostos em França.

São igualmente prevenidos os mesmos senhores que a partir do mesmo dia 2 de janeiro será pago o coupon n.º 7, na razão de francos 9,65 ou réis 1#737 sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Estes pagamentos effectuar se hão em Lisboa na sede da Companhia, em Paris no Société Generale de Credit Industriel et Commercial e no Credit Lyonnais; em Londres em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.; em Lyon na Société Lyonnais, em Bruxellas e Genova na Caixa das Succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

Obrigações de 4 1/2 %

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 4 1/2 % d'esta Companhia que a partir de 2 de janeiro proximo futuro serão pagos os coupons n.º 8, na razão de 45 e 6 marcos ou réis 10#125 e 2#025 respectivamente, segundo pertencerem á série A ou B, sujeitos ao imposto de rendimento em Portugal.

Estes pagamentos realisar-se hão em Lisboa, na sede da Companhia, e em Berlim no Banco Fur Hasdell & Industrie.

Lisboa, 18 de dezembro de 1890.

São prevenidos os srs. accionistas que o Conselho de administração d'esta Companhia resolveu fazer uma distribuição de 15 francos por acção, por conta do dividendo relativo ao exercicio de 1890, e que o pagamento d'esta somma terá logar no dia 2 de janeiro proximo futuro em deante, em troca do coupon n.º 58 sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Este pagamento effectuar se ha em Lisboa na sede da Companhia; em Paris na Société Generale de Credit Industriel et Commercial e no Credit Lyonnais; em Londres em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.; em Lyon na Société Lyonnais; em Bruxellas e Genova nas Caixas das succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

Lisboa, 22 de dezembro de 1890.

Lista numerica das 31 acções d'esta Companhia que sahiram sorteadas em sessão publica de 27 de dezembro, para amortisação correspondente ao 1.º de janeiro de 1891.

29-1:472-5:134-7:362-9:206-10:632-18:216-20:250-20:624-21:010-26:415-27:586-29:317-32:224-37:584-41:685-46:044-47:720-53:936-54:354-56:865-58:190-59:191-10:680-61:59-462:498-63874-64:246-95:008-67:599-69:564

Tendo o governo da Republica Franceza em virtude da lei ultimamente promulgada, fixado em 4 % a taxa do imposto sobre as rendas de valores mobiliarios, são prevenidos os srs. possuidores de obrigações de 3 % e 4 % d'esta companhia, das seguintes alterações feitas nos respectivos pagamentos de coupons e amortisação.

Coupon n.º 60 d'obrigações de 3 % (1.ª a 6.ª série) 7,23 em vez de 7,25 francos.

Coupon n.º 1 d'obrigações de 3 % (7.ª série novas) 7,21 em vez de 7,25 francos.

Coupon n.º 7 d'obrigações de 4 % 9,60 em vez de 9,65 francos.

Obrigações de 3 % (1.º sorteio) 495,80 em vez de 496,85 francos.

Obrigações de 3 % (29.º sorteio) 496,50 em vez de 497,35 francos.

Obrigações de 4 % (7.º sorteio) 498,90 em vez de 499,15.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

A partir do dia 2 até 31 de janeiro proximo, em todos os dias uteis, terá lugar o pagamento dos juros das obrigações d'esta Companhia, em Lisboa, na sede da mesma, Avenida da Liberdade, n.º 91 e no Porto, na respectiva agencia dos srs. Pinto da Costa & Filho, Picaria, 49. E' fixado o cambio de 222 réis por marco.

Identicamente se pagará o reembolso de 20 obrigações ultimamente sorteadas n.ºs 1:406 — 1:410 — 18:716 — 18:720 — 23:591 a 23:595 — 36:806 a 36:810; e dos n.ºs 21:126 a 21:130 amortisadas pelo penultimo sorteio e ainda não apresentadas a reembolso.

Em sessão publica de hoje, perante os Conselhos de Administração e fiscal, procedeu-se ao sorteio de 15 obrigações da emissão de 1 de Junho de 1889 e de 5 ditas da emissão de 1 de Julho de 1890, recaindo a sorte para as primeiras aos n.ºs 1:406 a 1:410 — 18:716 a 18:720 e 23:591 a 23:595 e para as segundas aos n.ºs 36:806 a 36:810.

Desde o dia 2 de Janeiro proximo cessa o vencimento do juro d'estas obrigações, ficando a importancia das mesmas á disposição dos seus possuidores na Caixa da Companhia em Lisboa, Avenida da Liberdade, n.º 91, Rez-do-chão.

Lisboa, 19 de dezembro de 1890.

Banco Nacional Ultramarino

A gerencia d'este Banco previne os srs. portadores de obrigações predias ultramarinas de 4 e meio e 6 por cento de que no dia 23 do corrente, pela 5 hora da tarde, se verificará no edificio do mesmo Banco o sorteio das obrigações que tem de ser amortisadas no presente semestre em conformidade do art. 45 dos estatutos do Banco.

Boletim Financeiro

Bolsa de Paris, 27 de Dezembro.

A perspectiva d'um proximo emprestimo do Estado e o desejo que cada um tem de reservar capitais para subscrever o novo 3 1/2 %, produziu uma certa carestia de dinheiro, como se verificou ultimamente, na liquidação de 15, em que os *réports* d'alguns valores se elevaram a mais de 10 1/2 %.

Naturalmente este facto originou o resfriamento do mercado, e pouco a pouco cada qual foi retirando a sua acha do fogo, a ponto de ficar a praça completamente deserta.

Esta inactividade junta ás festas do Natal tornaram a bolsa literalmente deserta.

O 3 1/2 % estacionou toda a quinzena entre 94,77 e 95,10, e, á parte umas pequenas transacções humilmente feitas, o curso manteve-se puramente pasmado.

Os valores internacionaes tambem não tiveram movimento; o Italiano cotou-se a 94,15.

O Portugal 3 1/2 % vale 54,10. Annuncia-se que o supprimento de 75 milhões por tres mezes acaba de concluir-se. Este adiantamento tem por participantes um grande numero de capitalistas, bancos e banqueiros de França, Inglaterra e Alemanha.

O Foncier fez 1:310 (dará 30 francos em janeiro) o Banco de França 4:435 e 4:400 antes do coupon. Offerece-se Banco de Paris a 842.

Apesar dos productos de 1890 serem inferiores aos de 1889, as acções das nossas grandes companhias não deixam de estar firmes; 1860 o Norte, 14:850 o P. L. M. Em virtude d'um augmento do imposto (4 1/2 % em lugar de 3 1/2 %) sobre o rendimento dos titulos pagaveis desde janeiro proximo, esta companhia, assim como a de Orleans, annuncia que suspende até nova ordem todas as operações de desconto de titulos e coupons.

Os Caminhos estrangeiros não soffreram alteração, salvo os Portuguezes, muito procurados, que de 575 já se tem realisado a 590 e subirão ainda, visto o proximo pagamento do coupon de 15 francos e a boa impressão produzida pelo contracto com o Grande Central Hespanhol, que allivia a Companhia Real d'uma boa parte dos encargos da de Madrid Cáceres.

Do relatório aprovado na assembléa geral de 20 conclue-se que esta economia é de 600:000 francos annuaes, o que representa cerca de 10 francos por acção.

E se, em lugar de passar na totalidade, durante 10 annos, á conta da exploração a subvenção d'um milhão annual que fica sendo paga ao Grande Central, a companhia repartisse a amortisação d'esta somma por todo o praso da sua concessão, resultaria que o encargo annual se resumiria a 350:000 francos, ou seja uma economia de 1:250:000 francos annuaes em relação ao presente, o que lhe permitiria distribuir ás acções 45 francos, minimum suppondo mesmo que os productos da referida companhia se não elevassem a mais do que os actuaes.

G. Pessard.

Maiores e menores cotações mensal e annual em 1890, dos titulos de caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes, nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS		TITULOS	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho		Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Observações
			Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	
Lisboa	Acções Companhia Real	112,000	100,000	107,500	102,000	106,500	102,300	107,600	102,000	107,000	98,500	100,000	100,000	98,000	97,000	95,000	94,800	100,000	92,000	95,000	90,500	93,000	91,000	91,600	91,600		
	" Carr's de Ferro	85,500	84,000	72,000	71,000	84,000	70,000	78,000	69,000	76,000	72,000	76,000	73,500	75,000	68,200	74,300	73,000	78,000	72,500	77,000	68,000	76,500	76,300	77,000	77,000		
	" Ascacores	73,000	73,000	73,000	73,000	73,000	73,000	73,500	73,800	76,200	75,500	75,500	75,500	70,000	71,500	73,000	82,500	81,700	78,400	78,000	80,000	80,000	81,000	80,000	80,000		
	Obrig. Companhia Real	82,000	81,000	80,000	71,500	76,000	73,500	73,500	73,800	76,200	75,500	75,500	75,500	70,000	71,500	73,000	82,500	81,700	78,400	78,000	80,000	80,000	81,000	80,000	80,000		
	" Nacional	87,850	83,000	84,500	83,000	85,000	83,500	84,200	84,000	84,200	83,000	84,900	84,000	84,200	81,400	82,500	80,000	81,700	78,400	78,000	80,000	80,000	81,000	80,000	80,000		
Paris	Acções Companhia Real	625	560	585	595	595	570	575	564,50	570	555	570	555	555	540	530	485	530	505	510	470	520	485	505	517		
	" Madrid-acre-Portugal	243,75	206,25	215	211,75	215	205	215,25	207,50	214,25	208,75	218,75	213	215	200	205	200	210	201	205	198,75	206,25	195	202,50	190		
	" Norte de Hespanha	375	360	387	370	386,75	370	366	335	361	346,50	357	357	356,25	342,50	367	343,75	378	374	360	352	358	340	355	340		
	" Madrid-Zaragoza-Alicante	342,50	340	347,50	342	345	314,25	315	311	323,75	315	320	312,50	315	312,50	300	332,50	332,50	323,75	310	310	310	310	310	310	310	
	" Andaluzes	393,75	393,75	385	380	387,50	366,25	385	344	388,75	387,50	387,50	387,50	387,50	370	392,50	380	392,50	340	340	340	340	340	340	340	340	
	Obrig. Feita Alta	381,50	335	370	361	368,50	361,25	365,50	355,50	367,50	360	380,75	373	363	355	358	351,25	358	345	345	332	350	340	352	334		
	" Companhia a Real	344,75	339,50	346	340	349	345,75	340	330	353	334	353	349	350	342	352,75	347,25	358	348	348	327,50	330	330	344	322,50		
	" Madrid-Caceres-Portugal	393	392	398,75	370	398	396	398	396	406	399	408,50	402,75	408,50	402,75	421	409	419	386	385	385	385	385	385	385	385	
	" Norte de Hespanha	485	485	485	485	485	485	485,50	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	
	" Atravez d'Africa	96,50	95,50	96	95	95,50	92	94,25	92	93,50	93	96,25	92,42	93	92	92,50	91	94	89,75	90	91	88	88,50	88,50	88,50	88,50	
Londres	Obrig. Atravez d'Africa	96,50	95,50	96	95	95,50	92	94,25	92	93,50	93	96,25	92,42	93	92	92,50	91	94	89,75	90	91	88	88,50	88,50	88,50	75	
Amsterdã	Obrig. Atravez d'Africa	96,50	95,50	96	95	95,50	92	94,25	92	93,50	93	96,25	92,42	93	92	92,50	91	94	89,75	90	91	88	88,50	88,50	88,50	73	
Bruxellas	Obrig. Atravez d'Africa	98	95	96	95	95,50	95	95,30	94	95	94	96,25	94	94	92	92	91,45	92,50	91,25	91,25	88,50	88,50	88,50	88,50	75		

As maiores cotações do anno vão em letra mais forte e as menores em typo mais pequeno

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

BOLSAS	TITULOS	1891 — JANEIRO — DIAS													
		16	17	18	19	20	22	23	24	26	27	29	30	31	—
Lisboa . . .	ACCÕES Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores mechanicos	—	77.000	—	—	77.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	69.400	—	—	—	—	68.000	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	80.000	80.000	80.000	80.000	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris	ACCÕES Comp. Real Portugueza	570	565	560	567	575	575	565	575	572,50	572,50	570	578,75	580	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	496	494,25	493,75	498	490	498	200	200	201	200	200	200	—	—
	» Norte de Hespanha	346	343,75	346	347	343,75	344,25	340	344,25	343,75	—	346	—	350	—
	» Madrid-Zaragoza Alicante	312,75	311,25	312	313	313,75	311,25	310	311,25	312,50	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	488,50	448	449	450	452,50	447,50	447,50	445	445	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	338	336	337,50	338,75	335	338	338	337	337	334	337	338,50	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	322,50	320	326	323,50	326	323	322,50	321,8	323,20	321,50	—	321,50	—	—
	» Norte Hespanha, 1.ª hypotheca	407	406,50	414	403,75	403,75	406	401,75	403	404,25	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—	—
	» C.ª da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	» Atravez d'Africa	85	85	85	85	—	85	85	85	85	85	85	85	—	—
Amsterd. .	» Atravez d'Africa	81	83	81	78	73	75	80	80	80	80,75	80,75	82	—	—
Bruxellas .	» Atravez d'Africa	88,50	88,50	88,50	88,50	75	75	75	75	75	75	75	75	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações
		1890			1889			Totaes		Differença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	1890	1889	1890	1889	
COMPANHIA REAL DE MINAS	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	(1) Compre-hende as li-nhas de Les-te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Tor-res, ramal de Cintura, ur-bana e Cas-caes.
	3 9 Dezemb.	689	66.577:460	96:629	681	53.761:530	78:944	2.900.103:670	2.928.616:560	-	28.512:890	
	10 16 "	"	72.111:700	101:661	"	61.935:810	90:948	2.972.245:370	2.990.552:400	-	18.337:030	
	17 23 "	-	83.604:720	121:337	"	61.249:150	89:940	3.055.817:090	3.054.801:350	401:510	-	
	3 9 Dezemb.	168	2.800:000	46:666	168	3.308:000	46:690	204.781:000	195.213:000	9.271:000	-	
Sul e Sueste	10 16 "	"	2.800:000	46:666	"	3.752:000	22:333	207.281:000	198.965:000	8.319:000	-	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira e ra-mal de Alfa-rellos.
	17 23 "	-	2.350:000	43:988	"	3.770:000	22:440	204.791:000	196.672:000	-	291.881:000	
	5 11 Novemb.	475	44.005:435	29:484	475	44.211:875	29:926	590.529:090	557.619:475	32.909:945	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Minho e Douro	5 11 Novemb.	310	20.472:281	60:212	310	30.289:440	89:086	840.356:910	801.804:232	38.552:708	-	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira e ra-mal de Alfa-rellos.
	12 18 "	"	49.793:100	58:215	"	21.837:616	74:051	860.150:040	826.344.878	33.808:162	-	
	19 23 "	"	20.538:327	60:406	"	20.010:317	58:853	880.688:367	846.352:195	34.336:172	-	
	19 25 Novemb.	253	8.478:812	33:513	253	70.949:012	34:449	333.653:881	348.453:382	-	44.799:501	
	26 2 Dezemb.	"	8.414:043	33:215	"	8.332:675	32:935	312.064:924	356.786:057	-	44.721:433	
Beira Alta	3 9 "	"	7.248:966	28:652	"	9.137:942	36:448	349.343:890	365.923:999	-	46.640:409	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira e ra-mal de Alfa-rellos.
	5 11 Novemb.	34	898:040	26:442	34	974:710	28.667	52.058:180	50.336:344	1.722:436	-	
	12 18 "	"	824:890	21:261	"	934:905	27:497	52.883:370	51.271:249	1.612:421	-	
	19 25 "	"	893:545	26:279	"	852:490	25:064	53.776:385	52.423:439	4.653:446	-	
	3 9 Dezemb.	2863	4.426:722	498	2863	4.384:709	483	65.467:922	66.305:442	-	837:220	
Norte de Hespanha	10 16 "	"	4.534:233	532	"	4.361:608	475	66.992:355	67.666:754	-	674:396	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira e ra-mal de Alfa-rellos.
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	3 9 Dezemb.	5572	4.024:655	383	5572	4.162:914	435	51.444:292	50.393:444	717:884	-	
	10 16 "	"	4.088:420	407	"	4.172:338	438	52.229:722	51.565:748	663:974	-	
Madrid-Zaragoza-Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira e ra-mal de Alfa-rellos.
	26 2 Dezemb.	894	295:802	330	894	274:827	307	42.496:032	42.027:532	468:500	-	
	3 9 "	"	256:623	287	"	255:345	285	42.752:656	42.282:847	469:809	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Andaluzes	3 9 Dezemb.	429	63:766	448	429	77:439	479	3.033:024	3.489:408	-	456:084	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira e ra-mal de Alfa-rellos.
	10 16 "	"	53:615	424	"	74:478	463	3.086:638	3.260:286	-	473:648	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	21 30 Dezemb.	393	428:503	4:090	393	438:480	1:415	40.561:471	40.588:297	-	26:826	
	4 10 Novemb.	"	353:749	900	"	406:442	1:034	40.915:220	40.994:739	-	79:519	
Madrid-Caceres-Portugal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira e ra-mal de Alfa-rellos.
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	21 30 Dezemb.	393	428:503	4:090	393	438:480	1:415	40.561:471	40.588:297	-	26:826	
	4 10 Novemb.	"	353:749	900	"	406:442	1:034	40.915:220	40.994:739	-	79:519	
Almansa-Valencia-Tarragona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira e ra-mal de Alfa-rellos.
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

A GRECIA FERRO-VIARIA

A mais antiga linha da Grecia é a do Pirée a Athenas, de via normal, com uma extensão de 10 kilometros, fazendo apenas serviço para passageiros. A linha do Attico, que parte tambem de Athenas, desce ao Laurium, proximo do porto d'Ergastiria, tendo um ramal para Kefissia, que será prolongado para servir as pe-

dreiras de marmore de Penvelique. A extensão d'esta linha, construida em via estreita de 1 metro de largura, é de 100 kilometros. E' explorada pela Sociedade grega das minas do Laurium, que a construiu sem subvenção alguma do governo hellenico.

A linha do Pirée-Athenas, que passa por Megara e Corinthio bifurca-se para além do isthmo. Um dos ramaes desce até Orgas, dividindo-se, a partir d'este ponto, em dois troços que terminam respectivamente nos

portos de Napli e de Myli, no golpho d'Argolida. A partir de Corinthio o outro ramal segue a margem do golpho até Patras e Katakolo.

Esta linha, é igualmente de via estreita, de 1 metro, tendo 490 kilometros de extensão; foi construída por uma empresa grega, que recebeu do governo uma subvenção de 20:000 francos por kilometro, pagos d'uma vez.

Um empreiteiro francez construiu ha pouco por conta do governo, nas cercanias de Patras, uma pequena linha de 60 centimetros de largura, que avança para o interior, em uma extensão de 20 a 30 kilometros.

A cidade de Pyrgos construiu á sua custa, uma pequena linha de via de 1 metro, para se ligar com Katakolo. A distancia que separa estes dois pontos é de 15 kilometros.

A linha que alcança o porto de Myli, vae ser prolongada até Kalamata, no golpho de Koron, sendo construída por uma sociedade belga, por conta do governo grego. Tem 185 kilometros de extensão, e é tambem de 1 metro de largura.

Uma empresa belga acaba de obter a concessão d'uma linha de 80 a 100 kilometros, partindo de Karitena, e indo até Meligala, nas proximidades de Loudari, ponto situado na linha de Myli a Kalamata, a qual será ulteriormente prolongada até Guythion, porto sobre o golpho de Marathon.

A linha de Missolonghi (no golpho de Patras) a Agrinion, construída como a de Chily, por uma sociedade belga, por conta do governo grego, tem 45 kilometros de extensão; é de 1 metro de largura e acaba de ser aberta á exploração.

Como fosse pouco favoravel a situação de Missolonghi, para que n'elle se construísse um porto, ficou decidido que se utilisasse o de Krioniro, a 13 kilometros de Missolonghi, para servir de ponto de partida á linha em questão que, além de Agrinion, será prolongada até Arta e Janina.

A linha de Volo a Lorissa, por Valestina, bifurca-se n'este ultimo ponto e vae até Pharsale e a Kalabah, com 20 kilometros de extensão, de via de 1 metro, foi construída e explorada por uma sociedade grega, que recebeu do governo uma subvenção de 20:000 francos por kilometro a prompto pagamento.

Finalmente a maior linha é a que uma companhia ingleza, está construindo por conta do governo, de Pirée, Thabes, Lorissa, com ramaes para Chalais e Stelliss, devendo ter 400 kilometros de extensão.

Taes são as linhas do caminho de ferro em construção ou em exploração na Grecia.

Vamos lá, que os hellenicos parecem não desanimar.

CAMINHOS DE FERRO DO SUDOESTE BRAZILEIROS

Os decretos do governo brasileiro de 9 de novembro de 1889, 7 de abril de 1890 e 9 de junho de 1890, fixam as condições da concessão do caminho de ferro d'Itararé a Santa Maria da Bocca do Monte, com ramaes para os rios Paraná e Uruguay, linha pertencente á companhia dos caminhos de ferro do sudoeste brasileiros.

Resulta d'estes decretos: 1.º que o privilegio da concessão é feito por um praso de 90 annos; 2.º que o governo cede gratuitamente terrenos nacionaes de cada lado da linha construída e explorada, e que a companhia concessionaria terá a preferencia, em eguaes condições, para a exploração das minas situadas na zona de protecção; 3.º que a largura da via será de um metro; 4.º a garantia do juro durante 30 annos, livre de

impostos, pagavel em ouro depois de determinada a liquidação annual da receita e despesas do caminho de ferro, apresentada pela companhia e devidamente examinada pelos agentes do governo.

A rede dos caminhos de ferro a construir em conformidade com estas concessões, desperta um verdadeiro interesse internacional, ao mesmo tempo que representa, para o Brazil, em particular, uma utilidade consideravel pelas suas numerosas vantagens locais.

Esta rede comprehende cerca de 1:800 kilometros.

Partindo de Itararé na provincia de S. Paulo, vae até Santa Maria da Bocca do Monte, na provincia do Rio Grande do Sul, com dois ramaes: o primeiro separa-se da linha principal em Imbitura e dirigindo-se por Guarapuava, desce o Piquiry até a sua confluencia com o Paraná, tendo um sub-ramal destinado a ligar as secções navegaveis d'este rio; o segundo ramal separando-se da linha principal nas proximidades da cidade de Cruz Alta, segue o Ijuhy Grande, e vae terminar nas margens do Uruguay.

A utilidade internacional d'esta rede é consideravel e reconhecida. Ligará, creando uma via terrestre que tanta falta faz hoje, o Uruguay a Republica Argentina, o Chili, pelo caminho de ferro transandino actualmente em construção, as Missões, o Paraguay e o sul da Bolivia, com o centro e o norte do Brazil, fazendo comunicar as redes de caminhos de ferro dos diversos paizes, servindo uma população superior a 15 milhões d'habitantes, e facilitando a troca dos productos de diversas qualidades de que se fornecem o sul e o norte do continente sul-americano.

Por meio de um dos ramaes, esta rede porá em comunicação estes mesmos paizes, com o Alto-Paraná, que, com os seus afluentes dispõe de 3:000 kilometros de via navegavel.

Considerada particularmente em relação ao Brazil, esta rede ligará entre si as provincias de S. Paulo de Paraná, de Santa Catharina, de Rio Grande do Sul, e estas trez ultimas com a capital, Rio de Janeiro, e com o centro e norte do Brazil, promovendo assim a permuta dos productos naturaes d'estas regiões, que se estendem do 4.º grau norte ao 35.º grau sul, comprehendendo uma população de mais de dois milhões de habitantes.

O caminho de ferro atravessa alem d'isso, regiões muito fertes que garantem um importante trafego local. A concessão d'Itararé a Santa Maria da Bocca do Monte, foi precedida de grandes e aturados estudos, da parte do concessionario, e da de cinco ministros que tem occupado a pasta da agricultura e obras publicas; esta concessão tem, realmente por fim, o crear uma linha ferrea de futuro certo, sob o ponto de vista da receita, porque atravessa regiões fertilissimas. Alem d'isso a linha é uma via estrategica, que põe em comunicação interior e rapida o Estado do Rio Grande do Sul com a capital federal. Por consequencia, o privilegio e a garantia de juro são resultantes de estudos serios e que movidos pelo verdadeiro interesse nacional foram realisados desde muito tempo pelos concessionarios e pelo Estado.

As regiões servidas produzem café, trigo, milho, vinho e tabaco nas melhores condições de fertilidade.

Sendo o Brazil um paiz notavel em creação de gado, no sul e essencialmente agricola no norte, as regiões atravessadas pelo caminho de ferro garantem á nova rede alem d'um grande transito, um movimento de cambio muito consideravel. Estas regiões, e especialmente no sul do Brazil, parecem apresentar importantes garantias futuras. As colonias europeas attingiram ahi um

estado de prosperidade enorme e as facilidades de exploração e exportação que a nova rede creará e as modificações económicas que d'ahi resultarão, devem contribuir para desenvolver ainda mais os progressos materiais e economicos a que tanto se presta aquelle paiz.

Linhas portuguezas

Caminho de ferro de Mormugão.—Na semana finda em 29 de novembro ultimo, o rendimento d'esta linha, foi de 12.215 rupias, provindo 10.956 do transporte de mercadorias, e 1259 do movimento de passageiros.

Na semana correspondente a esta em 1889, rendeu a mesma linha, 7799 rupias, tendo o transporte de mercadorias produzido 6499 e o movimento de passageiros 1300.

O augmento foi pois, de 4416 rupias no rendimento total da semana finda em 29 de novembro do corrente anno, visto que o transporte de mercadorias rendeu mais 4457 e o movimento de passageiros menos 41 rupias do que em 1889.

3006 foi o numero de trens-milha.

O ascensor dos Guindaes.—Estão quasi concluidos os trabalhos de construcção d'este elevador, um dos mais importantes melhoramentos que a cidade do Porto vae possuir.

Osapparelhosestão já assentes, todos, na casa das machinas, e ao presente trata-se do assentamento das calhas no plano inclinado, comprehendido entre a rua de Santo Antonio do Penedo, e o taboleiro inferior da ponte Luiz 1.^o

Ficará concluido este lanço, dentro de 10 a 12 dias.

Tudo leva a crêr que o elevador dos Guindaes possa ser inaugurado nos primeiros mezes do presente anno.

Elevador em Coimbra.—Consta que se vae emprender a construcção de um ascensor, na cidade de Coimbra.

A linha funicular ligará o largo do Castello com a rua da Calçada.

As obrigações da Beira Alta.—A companhia da Beira Alta, pagou hontem, 31, um coupon de 3 francos e 60 centimos das suas obrigações, o que eleva a 7 francos e 20 a importancia dos pagamentos feitos este anno.

Desde 1884, tem a companhia feito as seguintes distribuições:

	fr.
1884	4
1885	4,20
1886	5,20
1887	5
1888	7,20
1889	8,40
1890	7,20

Linhas hespanholas

O Grande Central Hespanhol.—Constituiu-se no dia 20, em Madrid o conselho de administração d'esta nova companhia que ficou composta dos srs. D. Praxedes Mateo Sagasta, presidente, e dos srs. D. Luis Silvela, antigo deputado, Leon y Castillo, antigo ministro e embaixador em Paris, conde de Montenegron, senador, general Salcedo, deputado, D. Xavier de los Arcos, deputado, director geral dos correios e telegraphos, D. Manoel Pardo, director geral de obras publicas, Morlesin secretario do presidente do conselho de ministros, J. Cort, deputado, marquez de Guadalupe, banqueiro e D. Ramon Lobo, banqueiro.

A rede que esta companhia se propõe explorar, tem a extensão de cerca de 1300 kilometros, constando da linha de Madrid, Ca-

ceres, Portugal (420) Oeste de Hespanha (364) Torralba a Soria Soria a Sangüesa e Pasages a Jaca (504) ligando, portanto, em Pasages com a fronteira franceza e em Jaca com a linha de Canfranc, em construcção adeantada.

As linhas de Madrid Cáceres e Oeste são tomadas á Companhia Real Portugueza nas condições do contracto a que se refere o relatório da ultima assembléa geral d'esta companhia, que hoje principiamos a publicar e a que tambem nos referimos no artigo referente a esta assembléa.

Os fundadores da nova companhia foram os Srs. Marquez de Guadalmina, Eduardo Oltel e o Crédit Mobilier francez.

A linha de Ronda.—Progridem com muita rapidez os trabalhos do caminho de ferro de Ronda.

A linha está concluida até Almargem, e os trabalhos da estação de Ronda, vão-se augmentando dia a dia.

Affirma-se que em fins de março proximo, se poderá inaugurar o trajecto de Ronda a Bobadilla.

Ramal para Manllen.—Consta a um collega hespanhol que a Companhia dos caminhos de ferro do Norte, projecta construir um ramal que, partindo de Llot, vá até Manllen.

Rails de aço.—Com a adjudicação verificada em Breslau, em 17 de dezembro ultimo, e que comprehendeu 5,024 toneladas de rails, a quantidade de rails de aço encomendada á industria allemã, desde o mez de agosto para os caminhos de ferro de Este, elevou-se a 103,484 toneladas.

Em 1888—89 a encomenda foi de 79.325 toneladas, em 1887—88, de 73.211, em 1886—87 de 73.533; em 1885—86 de 75.970, e em 1884—85 de 74.060 toneladas.

Transferencia de concessão.—Foi auctorizada a transferencia da concessão do caminho de ferro de Igualada a Martorel, feita pela companhia do mesmo nome a favor da do Caminho de ferro Central Catalão.

Operações financeiras.—O conselho d'administração do caminho de ferro de Canfranc, resolveu effectuar uma operação de credito no valor d'um milhão de pesetas, por meio de lettras de mil cada uma, com o juro de 6 0/0.

Esta operação verificar-se-ha no dia 5 de janeiro.

Assegura-se que dentro de quatro ou seis mezes se realizará outra operação por igual quantia, com o fim de terminar a construcção da linha.

Caminho de ferro da Cuba.—Parece que o sr. Fabié, ministro do ultramar, do reino visinho, convencido da importancia do caminho de ferro central de Cuba, pediu o expediente para o estudar de novo.

Tudo leva a crêr que esta questão se resolverá promptamente, e que as Antilhas hespanholas terão muito em breve tão util melhoramento.

Os economicos das Asturias.—Consta ao *Correio das Asturias* que, logo que a Companhia dos caminhos de ferro economicos das Asturias, terminar os trabalhos do caminho de ferro de Oviedo a Infiesto, encetará immediatamente a construcção da via ferrea do Occidente, ou seja a de esta cidade a Salas.

Tambem affirma o collega, que em breve a mesma companhia tomará conta dos estudos para o prolongamento da linha ferrea de Infiesto a Rivadesella.

E' de grande utilidade para a provincia, a contrucção d'estas linhas ferreas, e o regosijo reina em todos os asturianos pela proxima realisação de tão importantes melhoramentos.

Começou a chegar a Oviedo o material movel adquirido pela empresa dos caminhos de ferro economicos das Asturias.

As machinas e carruagens foram fabricadas segundo os ultimos processos, as primeiras com freio de vacuo, e as segundas, pelo systema norte-americano, eguaes ás que adoptou a empresa do caminho de ferro de Zumarraga a Bilbao. Tem 11 metros de comprimento por 2,40 de largura, e para facilitar a passagem nas curvas de pequeno raio, tem um jogo central que faz com que a carruagem se adapte perfeitamente aos carris n'aquelles trajectos.

De Salamanca a Ávila.—Acerca do caminho de ferro de Salamanca a Ávila, escreve o nosso collega *La Voz de Peñaranda*:

«São diversas as versões que correm acerca de tão importante projecto e todas ellas em extremo satisfatorias.

Segundo uns, parece que a companhia concessionaria anda em negociações com uma nova empresa, a qual tenciona abrir brevemente á exploração a linha terminada, de Salamanca a Peñaranda e de começar quanto antes os trabalhos na secção d'esta localidade a Ávila, dando-lhe grande impulso e actividade; corre como muito provavel a noticia de que o mencionado trespasse está a ponto de realisar-se.

Segundo a outra versão, liquidadas já as contas entre as companhias concessionaria e constructora, os trabalhos no trajecto de Peñaranda a Ávila começarão com toda a actividade, nos principios do proximo anno, pondo-se em exploração a linha concluida para o que se construirão estações provisórias, contando já a empresa com duas machinas, duas carruagens de 1.^a classe, quatro de 2.^a e seis de 3.^a.

Linhas estrangeiras

SUISSA

O arrojado engenheiro hespanhol M. Torres auctor do caminho de ferro aereo do Pilatus ao Klimsenharn, sollicitou agora do cantão de Berne a concessão d'um caminho de ferro tambem aereo, da parte norte da cidade de Berne ao Sehazeli.

Projecta-se tambem a construcção da via ferrea da gare de Vernayaz a Chamounix.

O troço Vernayaz-Salvan é um caminho de ferro de cremalheira, costeando os rochedos, para attingir o planalto de Salvan (870 metros d'altitude) pela perigosa garganta do Trient. De Salvan a linha segue para Triquent (859 metros), Finhauts (1:105 metros) por um viaducto; Chatelard (1:110 metros) descendo então para o valle de Chamounix.

A extensão da linha até a fronteira franceza é de cerca de 13 kilometros.

O preço do bilhete até Chamounix será de 15 francos.

Addiaram-se para a sessão de dezembro a concessão do caminho de ferro de Sains-Moritz a Pentresina, e a do da Jungfrau.

No que diz respeito especialmente a esta linha o conselho federal apenas dará a sua approvação quando o concessinario apresentar provas por meio de experiencia de que não ha perigo algum para a vida e saude, dos passageiros, transportando-os desde o sopé até o cume da Jungfrau, ou seja uma altitude de mais de 30:000 metros.

Um grupo de banqueiros suissos está actualmente emittindo o capital necessario para a construcção do caminho de ferro do Schynigplate proximo de Interlaken.

Os jornaes francezes trazem importantes noticias com respeito aos caminhos de ferro projectados para servir Chamounix e as cercanias do Monte Branco.

Acaba de ser assignada uma convenção entre a Companhia do P. L. M. e um syndicato suiso, para a construcção e exploração de dois caminhos de ferro em Chamounix, partindo um do Fayet por Servez e Houches, e outro de Vernayes, por Salvan e Vallorcine.

Calcula-se que estes caminhos de ferro podem estar construidos em 1892, começando então a exploração. A linha de via normal de Cluses a Fayet póde estar concluida o mais tardar em 1885.

RUSSIA

O ministerio das vias e communicações da Russia, acaba de publicar o seu relatorio annual de dados estatisticos acerca dos caminhos de ferro.

Por elle se vê, que a rede russa tinha no fim de 1889 uma extensão de 29:591 verstes, das quaes 18:897 exploradas por companhias particulares. O material circulante era em 1 de janeiro, composto de 6:659 locomotivas, 7:516 carruagens de passageiros, 135:910 wagons de mercadorias e 257 wagons-postaes. O capital empregado nos caminhos de ferro montava a 1.819:000:000 rublos metallicos, isto é, cerca de 70:000 rublos metallicos por verstes. A quota, parte do Estado, e n'este capital, eleva-se a 91 %.

Inaugurou-se ha pouco o tunnel de Souram no caminho de ferro da Transcaucasia.

O tunnel em questão é o mais importante do Russia: tem 3 verstes e 374 sagènes. As despesas de construcção elevaram-se a 5.224:996 rublos.

Os trabalhos começaram em 1887; o systema de construcção é o mesmo que foi adoptado para a perfuração do Arlberg.

REPUBLICA ARGENTINA

Republica Argentina.—A rede total dos caminhos de ferro de Santa Fé, deve conter dentro em pouco tempo, approximadamente 1:315 kilometros.

A rede aberta á circulação actual comprehende 815 kilometros.

Os resultados d'esta exploração durante o primeiro semestre de 1890, comparados com as de igual periodo de 1889, são na verdade importantes, apresentando o caso pouco vulgar d'um augmento de producto de mais de 100 %.

	1890	1889
Extensão média em exploração, kil	779	630
Receitas.....piastras-papel	885:180	408:738
Despezas.....	745:950	465:824
Passageiros transportados,..... numero	108:152	94:070
Mercadorias transportadas..... toneladas	151:404	81:261
Despezas de exploração..... 0/0	84	118

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

(Relatorio do conselho d'administracção)

(continuação)

Esclarecimentos

	Activo	
ACCIONISTAS		
Importancia de 40:000 acções	3.600:000\$000	
Menos 50 % ⁰ / ₀ recebidos...	1.800:000\$000	1.800:000\$000
MOVEIS E UTENSILIOS		
Importancia na séde, em Londres e em Loanda. .	—	20.03\$791
LONDON & BRAZILIAN BANK		
Saldo	—	427\$949
LETRAS A RECEBER		
Escriptos do Thesouro.....	—	200:000\$000
OBRIGAÇÕES EM SER		
3:224 de 450\$000 réis	1.450:800\$000	
5:775 de 90\$000 "	519:750\$000	1.970:550\$000
DIFFERENÇA NA EMISSÃO		
Com relação ao nominal. .	—	1.764:301\$500
ENCARGO		
DO ART. 57. ^o DOS ESTATUTOS		
A importancia do deposito levantado da Caixa geral de depositos, levada a fundo de reserva em virtude do art. 57. ^o dos estatutos.	—	120:000\$000
MALA REAL PORTUGUEZA		
Importancia de 200 quinhões	—	180:000\$000
TRUSTÉES		
Depositado no Capital and Counties Bank:		
Productos d'obrigações vendidas:		
Em escriptos do Thesouro Portuguez Lb. 530.000.000	2.385:000\$000	
Em consolidados inglezes Lb. 58.957.810 por 60.033.000	270:148\$500	
Lb. 590.033.000	2.655:148\$500	
Juros recebidos:		
Em consolidados inglezes Lb. 3.043.300 por 3.098.113	13:941\$281	
Em dinheiro... 14.444.111	65:000\$531	
Lb. 607.575.126		2.734:090\$312
COOPERATIVA.—Saldo		
KNOWLES & FOSTER.—Saldo Lb. 290.187.....	—	6:665\$718
BANQUE D'ESCOMPTE DE PARIS.—Saldo Fr. 111.992.45	—	1:309\$181
CONTRACTO DE CONSTRUÇÃO. Pago á Sociedade constructora do caminho de ferro d'Ambaca:	—	20:158\$641
Adiantamento primitivo ...	360:000\$000	
Construcção da 1. ^a e 2. ^a secções na extensão de 100 kilometros, nos termos do respectivo contracto:		
Da parte a pagar pelo producto de obrigações ...	1.784:265\$700	
Da parte a pagar pelo producto das acções.....	900:000\$000	3.044:265\$700
PROPRIEDADE. — Importancia da da séde.....		
DEVEDORES % CAUCIONADOS. Saldo	—	44:332\$012
	—	307:075\$196
Reis.....		12.213:480\$000

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Relatorio do conselho d'administração

SENHORES.

Foi convocada esta assembléa geral extraordinaria para ser submettido ao vosso exame e apreciação um projecto de contracto com a companhia do **Grande Central Hespanhol**, tendente a exonerar a nossa companhia das responsabilidades resultantes da exploração da linha de Madrid a Caceres e Portugal, e da construcção e exploração da linha d'Oeste de Hespanha, segundo as condições constantes do mesmo contracto.

Para mais facilmente se avaliarem as vantagens que para a nossa sociedade deverão provir da combinação projectada resumiremos, antes de tratar das bases principaes do novo contracto, todas as condições dos accordos anteriores concernentes ao mesmo assumpto.

Linha de Madrid a Caceres e Portugal

A exploração dos jazigos de phosphatos da provincia de Caceres tinha assumido grandes proporções desde 1876. No intuito de assegurar o transporte d'esses minerios, e de muitos outros productos de parte da Extremadura hespanhola, pelas linhas portuguezas, construiu esta companhia o ramal denominado de Caceres, da Torre das Vargens na linha d' Leste á fronteira hespanhola em Valencia d'Alcantara, e contractou com uma sociedade hespanhola a execução do troço de caminho de ferro desde esse ponto até Malpartida de Plasencia, que faltava para o complemento do linha directa de Madrid a Lisboa.

A base principal d'este accordo consistia em que a nossa companhia forneceria o numero necessario das suas obrigações em troca de outras do mesmo typo e na mesma quantidade da sociedade hespanhola, devendo o producto d'essas obrigações ser exclusivamente destinado ao pagamento dos trabalhos da nova linha ferrea.

Garantiamos tambem o juro de 5 % do capital das acções da mesma sociedade durante a construcção, com a clausula porém, de que os trabalhos seriam fiscalizados por delegados nossos, para que a entrega das nossas obrigações se effectuasse nos prazos e pela forma estipulada no contracto.

Concluida a linha desde a fronteira até Malpartida tomaríamos a nosso cargo a exploração fornecendo o material circulante que para isso fosse necessario.

Emquanto a receita bruta não excedesse a 9.000 pesetas por kilometro as despesas de exploração seriam computadas em 3.000 pesetas igualmente por kilometro, mas passado aquelle limite essas despesas calcular-se-hiam em 33 % da receita bruta applicando-se o excedente ao pagamento do juro e amortisação das obrigações, e do dividendo de 5 % garantido ás acções.

Do restante separar-se-hia o correspondente a 3 % da receita bruta para aquisição do material circulante.

Se as receitas fossem insufficientes para o pagamento integral do juro e amortisação das obrigações hespanholas, e do dividendo de 5 % do capital em acções, a companhia portugueza teria que supportar essa differença, liquidando-se separadamente cada exercicio seguinte.

Este contracto é datado de 21 de julho de 1877, e foi approvado pela assembléa geral de 20 de novembro do mesmo anno.

A linha de Torre das Vargens á fronteira foi aberta provisoriamente para o transporte de material e phosphatos em outubro de 1879, e definitivamente para todo o serviço de passageiros e mercadorias de grande e pequena velocidade em 6 de junho de 1880.

A primeira secção da linha hespanhola entre a fronteira e Caceres foi aberta á circulação em 1 de outubro de 1880, e a parte restante em igual dia do anno seguinte.

No art. 9.º do convenio de 21 de julho de 1877 consignára-se o principio de que no caso de fuzão da sociedade hespanhola com a Companhia de Madrid a Malpartida o contracto com a companhia portugueza seria rescindido, estipulando-se de commum accordo as condições d'essa rescisão de modo a ficarem garantidos os interesses reciprocos das duas sociedades.

Realizando-se a fuzão prevista houve novo accordo de que resultou o contracto de 14 de novembro de 1880, cujas disposições principaes consistem no seguinte:

Desde a abertura da secção de Caceres a Malpartida ficava sem effeito o contracto de 21 julho de 1877, cessando por esse facto a exploração pela nossa companhia da parte de Caceres á fronteira, assim como o encargo do juro e amortisação das obrigações, e de 5 % do capital acções, mas durante os tres primeiros annos a nossa companhia garantiria á sociedade hespanhola um producto bruto de 11:500 francos por kilometro para o comprimento de 430 kilometros approximadamente da linha ferrea, incluindo a ligação com Caceres, elevando-se essa garantia a Fr. 12:000, passado aquelle prazo.

Quando as receitas brutas excedessem 15:000 francos por kilometro, 15 % d'esse excedente pertencia á companhia portugueza como compensação dos encargos que assumira.

Estas condições somente seriam validas realisando-se a fuzão prevista entre a companhia do Tejo, e a do caminho de Caceres a Malpartida e á fronteira portugueza.

O contracto vigorou desde 1 de outubro de 1881 até 31 de dezembro de 1884.

Os encargos que d'elle resultaram para a companhia foram os seguintes:

Exercicios de 1881—	54.525,704— ou Fr.	302.920,57	Perda na exploração.
" " 1882—	87.050,804— " "	488.616,08	Garantia.
" " 1883—	288.687,5615— " "	1.370.486,85	"
" " 1884—	229.113,464— " "	1.272.852,58	"
" " 1884—	278.863,448— " "	1.549.241,38	"

Julgando-se em 1885 necessario modificar as convenções em rigor, celebrou-se com a companhia Madrid-Caceres-Portugal o contracto de 22 de outubro de 1885, que foi approvado em assembléa geral de 23 de dezembro do mesmo anno. (Continúa).

Arrematações

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço de via e obras

Esta Companhia recebe propostas até ao dia 8 do proximo mez de janeiro para a construcção, por meio de tarefa, do aterro do lado do Porto da variante do Alviella, segundo o projecto e condições que estão patentes na repartição da vias e obras em Lisboa.

No referido dia pelas 12 h. serão abertas as referidas propostas na presença do sr. engenheiro chefe da via e será adjudicado o trabalho a quem satisfizer ás indicadas condições e offerecer menor preço.

Typ. do Commercio de Portugal

LATOARIA MECHANICA A VAPOR

— DE —

Joaquim Rufino Ribeiro

Premiado na Exposição Industrial Portugueza de 1888 com as medalhas de PRATA e COBRE

FUNDIÇÃO DE FERRO E OUTROS METAES

ATELIER DE LAVRANTE E GALVANISMO

— DE —

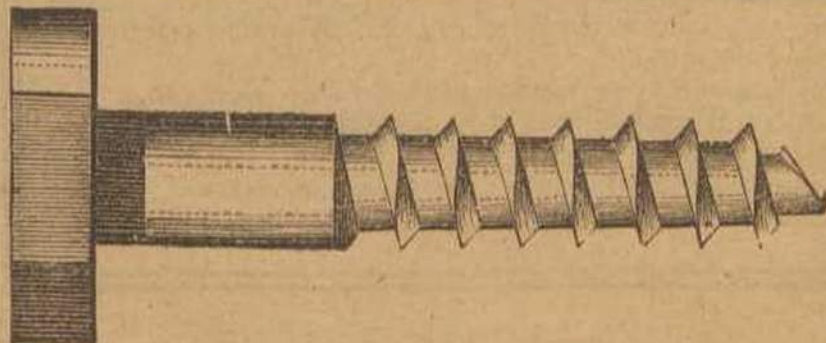
OURO, PRATA, COBRE E NIKEL

6, 8, 10, Rua de S. Mamede, 6, 8, 10 — Aos Caldas

LISBOA

PARAFUSARIA MECHANICA

13, R. das Fontainhas, 13 — ALCANTARA — LISBOA



Parafusos de toda a especie— Porcas, anilhas, rebites, escapulas e muitos outros artigos que se executam segundo modelo ou desenho— Parafusos de calxilha e cantaria. Accessorios de material para caminhos de ferro. Parafusos d'eclise. Grampos, tirefonds, simples ou galvanizados. Parafusos de rosca para madeira. Grampos para coberturas metallicas. Parafusos para ligações de tubos de sondagens, etc., etc.

Premiado na exposição Industrial do Porto de 1887, com o diploma de 1.ª classe. Na Exposição Industrial Portugueza de 1888 com a medalha de cobre e na exposição de Paris de 1889 com a medalha de cobre.

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.^A

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

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

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

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

ESCRITORIO

23—Calçada de S. Francisco—LISBOA

Telephone n.º 313

Materiaes de construcção

Nos armazens de J. LINO se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios á construcção urbana taes como:

Madeiras de todas as quadras.

Vigamentos.

Taboados.

Barrotames.

Portas feitas.

Soalhos apparellados.

Parquets nacionaes e estrangeiros.

Madeiras para marcenaria.

Madeiras para carruagens.

Molduras para guarnecimentos.

Recortes de madeiras.

Fasquiados, etc., etc., etc.

Utensilios para obras.

Material ceramico.

Tubos de grés da melhor qualidade.

Cimento de Portland.

Pozzolana dos Açores.

Tijolos de todas as dimensões.

Tijolos refractarios inglezes.

Barros refractarios, idem.

Ladrilhos de mosaicos nacionaes e estrangeiros.

Azulejos brancos e de cores.

Vazos e balaustres para platibandas.

Telha franceza legitima das melhores fabricas de Marseilha.

Placas esmaltadas para numeração.

Ornatos em zinco.

Feltro asphaltado.

Prégaria d'arame.

Além de todos os referidos artigos, para facilitar aos srs. proprietarios e architectos a aquisição de quaesquer outros materiaes de que necessitem para suas obras, J. LINO encarega-se de os fornecer com a maior promptidão e nas melhores condições possiveis, podendo para esse fim dirigir-se pelo correio a J. LINO, rua nova do Caes do Tojo, 35, ou pelo telegrapho a

Lino — Lisboa

BANCO Nacional Ultramarino

BANQUE COLONIALE PORTUGAISE

Capital 12.000:000\$000—Realizado 3.600:000\$000

SÉDE EM LISBOA

RUA DOS CAPELLISTAS, 74

—ee—

SUCCURSAES

EM LOANDA D MOÇAMBIQUE

—ee—

Agencias em Benguella, Mossamedes, S. Thomé

S. Thiago de Cabo Verde, Lourenço Marques, Quillmane e Cón

—ee—

AGENCIAS nas principaes cidades da Europa e America, e em todas as principaes povoações do reino e ilhas.

Sacca e remette, e faz todas as operações bancarias em relação com o continente e com as diversas agencias já indicadas.

GERENCIA

CONSELHO FISCAL

Governador.— Conde de Ottolini.
Vice-governadores.— Conselheiro
A. Joaquim de Castro Gonçalves,
Luiz Adolpho de Sommer.

Conde de S. Januario.
Eduardo Pinto da Silva e Canha.
Alfredo Mendes da Silva.

FONSECAS, SANTOS & VIANNA

BANQUEIROS

120—Rua Nova d'El-rei—120

(vulgo dos Capellistas)

LISBOA

SOCIOS

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

SUCCURSAL NO PORTO

Pinto da Fonseca & Irmão

143—Praça de D. Pedro—143

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

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

Recebem generos e fundos publicos á consignação.

Recebem depositos em conta corrente a juro convencional, á vista ou a pra o.

Fazem todas as operações de casa bancaria e de commissão.

**COMPANHIA PORTUGUEZA
DE
ESCOVAS E PINCEIS**

(SOCIEDADE ANONYMA)

ESCOVAS para fato, cabeça e calçado, de todas as qualidades.

BROXAS E PINCEIS para pinturas e caiacões. ESPANADORES para balcão, moveis, cabelleiros e carruagens.

BRUSSAS para limpeza de animaes, para typo e para fabricas de lanifícios.

DEPOSITO EM LISBOA

25 — Rua de S. Christovão — 25

**INSTITUTO
NOBRE DE CARVALHO**

FUNDADO EM 1881

Para alumnos internos, semi-internos e externos

Palacio na Travessa do Alcaide, a Santa Catharina

LISBOA

N'este collegio ensinam-se todas as disciplinas que constituem os preparatorios para qualquer curso superior. Ha aulas especiaes para escripturação commercial, e pratica das linguas franceza, ingleza e allemã.—A musica, calligraphia e a gymnastica fazem parte do ensino ministrado aos alumnos d'esta casa de educação.

Na secretaria d'este instituto se fornecem exemplares do respectivo regulamento, podendo ser enviados a quem os requisitar

O director-fundador.

Thomaz d'Aquino Ferreira Nobre de Carvalho.

ALMEIDA & C.^A

2-TRAVESSA DO ATHAYDE-6

LISBOA

Encarregam-se de todo o genero de obra em metal, vendem e collocam campainhas electricas, telephones, pára-raios e tubos acusticos, encarregam-se de nickelar, dourar, pratear e platinar, tornecem e concertam aparelhos de physica, de telegraphia electrica e quaesquer instrumentos de precisão, verificam-se pára-raios.

Encarregam-se da montagem de aparelhos para luz electrica, por incandescencia ou arco voltaico.

Sociedade Anonyma das Officinas de Construção

DE

MALINES

DIRECTOR GERENTE-DIVOIRE

MATERIAL PARA CAMINHOS DE FERRO

LINHAS AMERICANAS

RODAS PARA LOCOMOTIVAS, TENDERS, WAGONS

E TRAMWAYS

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA

MALINES-Belgica

Antonio M. Rato & Filhos

298, R. 24 DE JULHO, 314

LISBOA

Vendem por preços muito vantajosos:

Cantarias de todas as especies. Basalto, marmores. — Tubos de grés, cimentos. — Ladrihos mosaicos — Tijolo de todas as qualidades e pozzolana.

298, Rua 24 de Julho, 314

**COLLEGIO
LUSO - BRAZILEIRO**

Travessa de Sant'Anna a S.^{ta} Izabel

Recebe alumnos internos, semi-internos e externos para os cursos de instrucção primaria, secundaria, desenho e musica.

FABRICA A VAPOR

DE

Moagem, Pão e Massas

FRANCISCO CARMELLO MELLEIRO

Successores

Arco de Jesus, n.º 3, á Ribeira Velha

LISBOA

Recebem-se encomendas para exportação

ESPINGARDAS

De 1 e 2 cannos, de vareta e de carregar pela culatra. Cartuxos vazios e carregados, bolsas de rede para caça, chumbeiros, polvorinhos e mais artigos proprios para caçadores.

Carabinas Colt de 12 e 15 tiros, cargas vazias ou carregadas para as mesmas, e machinas para as carregar.

Carabinas Flobert Remington, Varnault e de outros systemas, cargas de bala e de chumbo para as mesmas

Alvos de ferro montados sobre tripés para carreiras de tiro.

Rewolvers de fogo central, fogo lateral e fogo circular, cargas para os mesmos. Rewolvers legitimos americanos, systemas Smith, Wesson e Smith Patent, recebidos directamente de Noya-York; cargas para os mesmos.

Preços sem competencia, e fazem-se descontos vantajosos para revender.

F. A. Ventura, travessa de S. Domingos, 48 a 56

LISBOA

Richard Oakley & C.^a

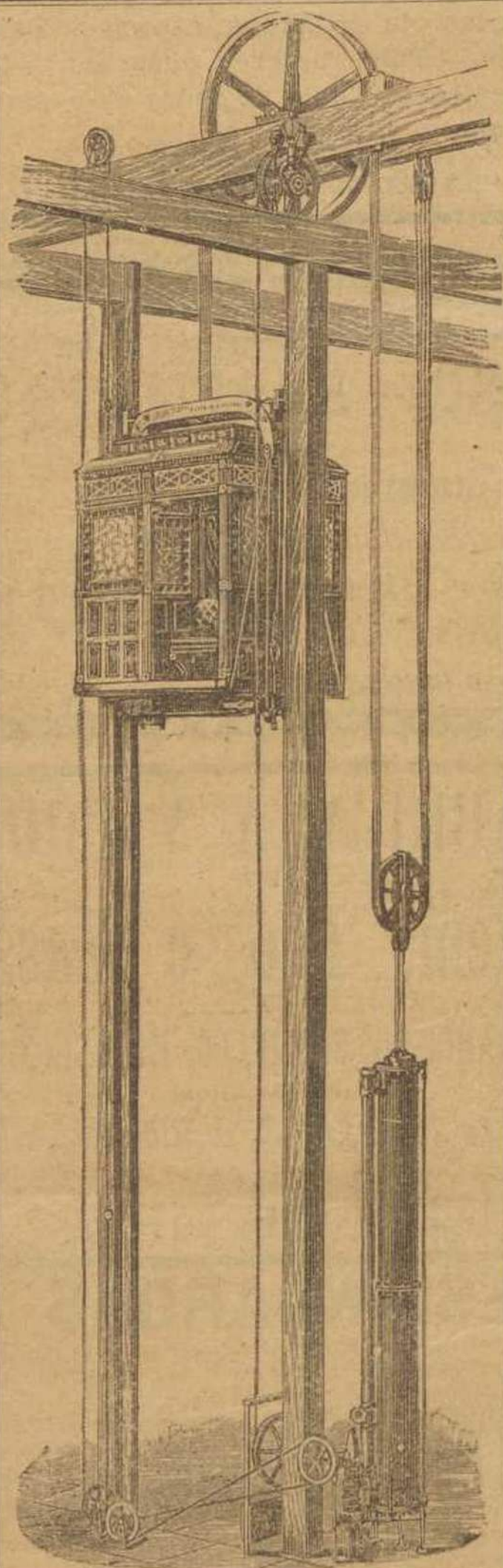
50 — RUA DO CORPO SANTO — 1.^o

Agentes para o reino de Portugal da celebrada casa

DE
SAXBY & FARMER
LONDRES

Ascensores hydraulicos, systema **OTIS**

Encarregam-se de obras de Engenharia civil e mechanica



Agente de companhias americanas de Ascensores

Contracta toda a classe de material para caminhos de ferro-carris, travessas, etc. Carvão de primeira qualidade.

Machinas e machinismo para Fabricas, Minas e diversos usos das primeiras casas de Inglaterra.

Dão-se orçamentos DETALHADOS e garante-se a boa execução das obras

Augusto Blumenthal HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS

ENTRE

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

Expedições para Gibraltar

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

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA--SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 11, 18 e 25 de cada mez

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

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

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

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferregial de Cima, 2

EM MADRID

Cezar Féréal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal—HAMBURGO

Instrumentos de Precisão e Apparelhos Electricos

Alfredo de Brito

Premiado com medalha de prata na Exposição Industrial Portuguesa de 1888 e com medalha de prata na Exposição Universal de Paris de 1889

52 — RUA DE SANTO ANTONIO DOS CAPUCHOS — 54

LISBOA

Officina de fabricação e reparação de instrumentos de precisão eapparelhos electricos.

Montagem e conservação de telegraphos, telephones, campainhas electricas, porta-vozes, etc. Fabricação de pilhas de todos os systemas. Construção, montagem e ensaio de para-raios nas melhores condições de segurança.

Instalações para luz electrica por meio de machinas, pilhas ou acumuladores.

Galvanisação em todos os generos de objectos d'arte e instrumentos de precisão.

Colocação de fechaduras pneumaticas em portas, portões, caixas fortes, etc. Relógios para estações telegraphicas.

Deposito completo de apparelhos e material para telegraphos, telephones, para-raios, campainhas, pilhas, porta vozes, etc.

Importação de todos os artigos que se não fabricam no paiz.

Relações directas com as principaes casas de França, Belgica, Alemanha, Austria e Suissa.

Os seus orçamentos e a execução das encomendas são rigorosamente respeitadas.

Fornecem-se instruções e desenhos aos clientes que assim o desejem. As pessoas de Lisboa que necessitem algum trabalho da sua especialidade, serão procuradas, avisando por bilhete postal.

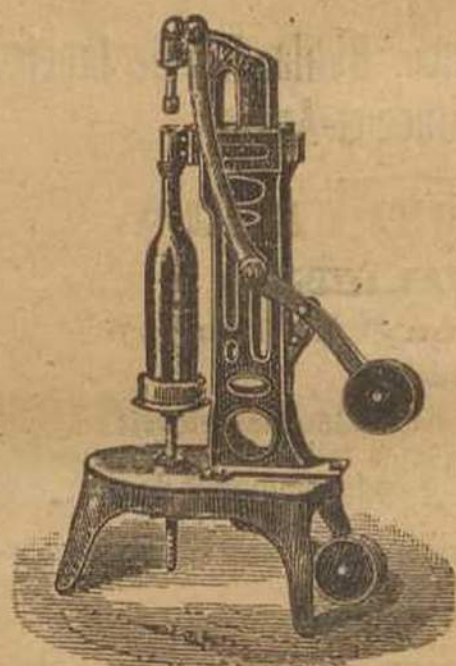
O annunciante emprega nas suas officinas as machinas mais perfeitas para a boa e rapida execução dos artigos da sua especialidade; este facto e ainda o pessoal, convenientemente educado, de que dispõe, tem-lhe permitido o poder contar entre a sua numerosa clientela, não só a direcção Geral dos Correios, Telegraphos e Pharoas, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, o Caminho de Ferro do Algarve, os Caminhos de Ferro do Porto a Pova e Famalicão, etc. etc., como tambem as primeiras casas particulares e Empresas do Paiz.

COMPANHIA

Real Promotora de



Agricultura Portuguesa



ALA POENTE
DO MERCADO 24 DE JULHO

ATERRO DA BOA VISTA — LISBOA

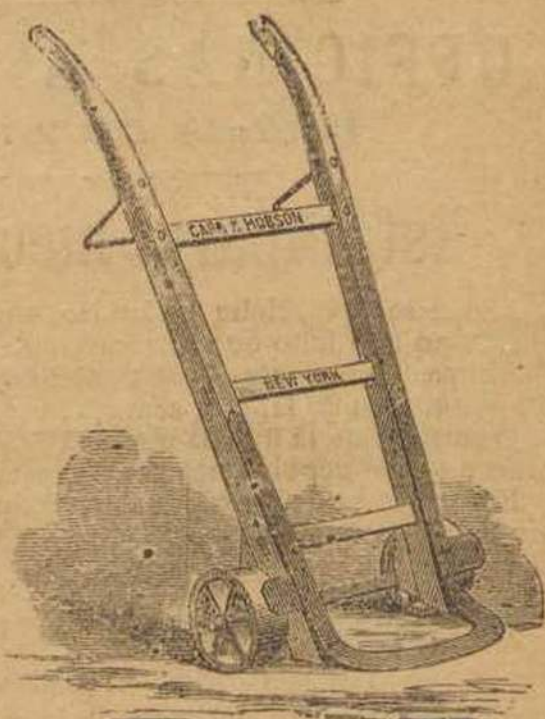
Endereço telegraphico — AGRICULTURA — LISBOA

Numero telephonico 334

DELEGAÇÃO NO PORTO
Pinto da Costa & F.º

43 — Rua da Picaria — 43

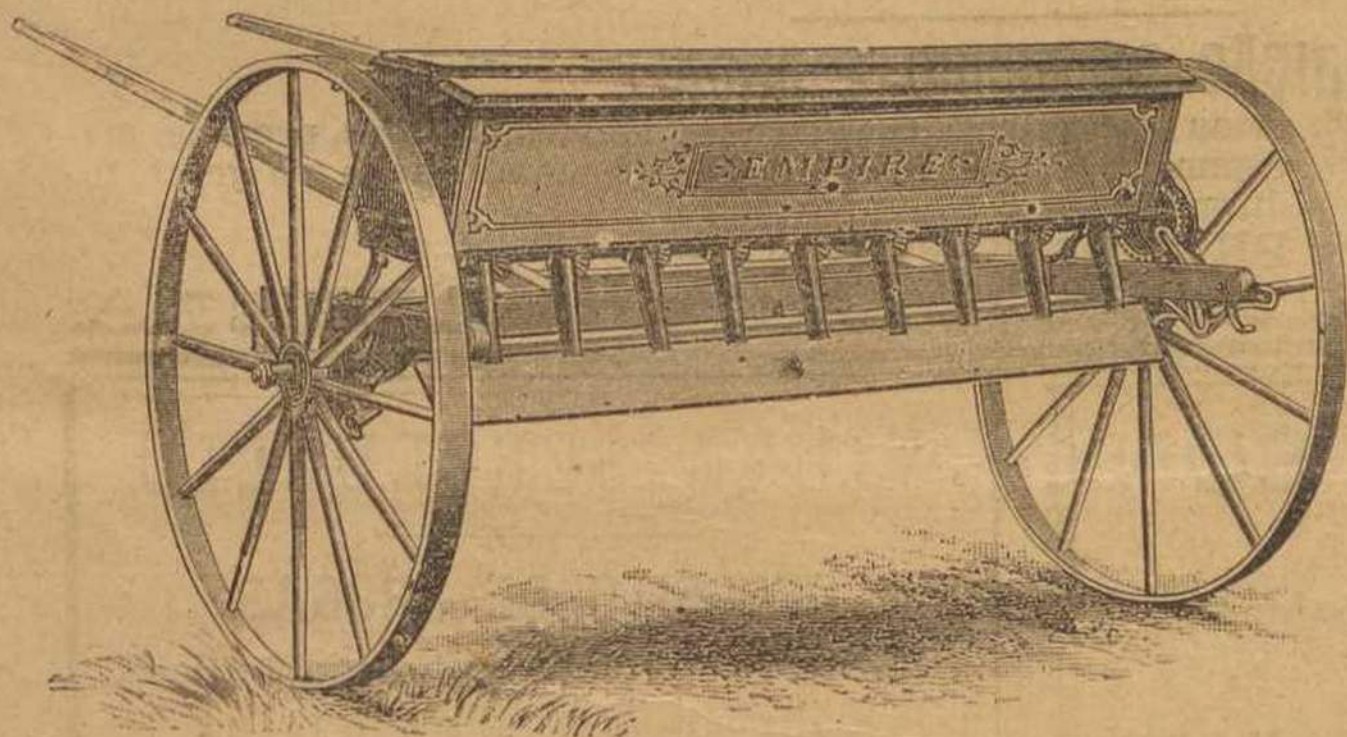
Agencias nas principaes terras do reino



MACHINAS MOTORAS A VAPOR

Horisontaes e verticaes, fixas, semifixas, locomoveis e viadoras

Adubos chimicos e organicos para todas as culturas, unicos preparados em Portugal, bem pulverisados e premiados com Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto, pela sua riqueza e perfeição de fabrico



Grande Fabrica

DE

Productos Chimicos

POVOA DE SANTA IR'A

MACHINAS

E ALFAIAS

Industriaes e agricolas

TARIFAS

REDUZIDAS NOS TRANSPORTES

DOS

Caminhos de ferro portuguezes

ÁLEM DOS

Abatimentos concedidos pelo Governo

AGENTES

nas principaes terras do reino

Analyses de terras, feitas no laboratorio da companhia pelo distincto professor do instituto d'agronomia e veterinaria

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

Exposição de machinas agricolas e industriaes na grande galeria da sede da companhia, Aterro da Boa Vista

Ala poente do Mercado 24 de Julho, Aterro da Boa Vista

TINTURARIA

— DE —

P. J. A. CAMBOURNAC**14, Largo da Annunciada, 16****120, RUA DE S. BENTO, 120****LISBOA****OFFICINAS A VAPOR****RIBEIRA DO PAPEL****Estamparia mechanica**

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Limpa pelo processo parisiense, fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.

Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

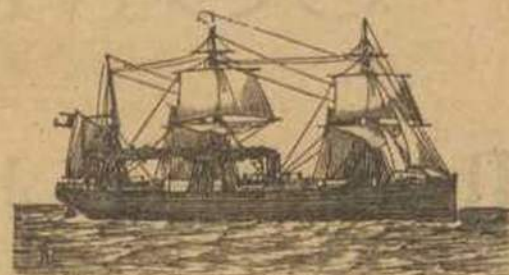
TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes inglezes, allemães e francezes

POR PREÇO INFERIORE**ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY**

(MALA REAL INGLEZA)

**A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL**

Em 5 de Janeiro o paquete

TAMAR**Para S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro
Montevideu e Buenos-Ayres****PARA VIGO, SOUTHAMPTON e ANTUERPIA**O paquete **TRENT****Esperado em 2 ou 3 de Janeiro**

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

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

AGENTESEm Lisboa:—**KNOWLES RAWES & C.^a**—R. dos Capellistas, 31, 1.^oNo Porto:—**W. C. TAIT & C.^a**—Rua dos Inglezes, 23, 1.^o**Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL****RESPONSABILIDADE LIMITADA****FUNDADA EM 1872****Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos****FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE****M**achinas a vapor, transmissões, rodas hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.**PREÇOS MINIMOS****Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA****H. PARRY & SON****Officinas de machinas, caldeiras****CONSTRUÇÕES NAVAES****34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36****ESTALEIRO****LISBOA****GINJAL****VIUVA SERZEDELLO****DEPOSITO DE DROGAS****Productos chimicos e pharmaceuticos****VENDA POR GROSSO E A RETALHO****SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGAMENTO****RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO****23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24****LISBOA**



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

LINHA DE LISBOA A CASCAES

SERVIÇO PROVISÓRIO

Desde 25 de Dezembro de 1890

PARA

Passageiros, bagagens, cães, recovagens e pequenos volumes
em grande velocidade

As estações d'esta linha são

Alcantara-Mar, Junqueira, Belem, Pedrouços,
Algés, Dáfundo, Cruz-Quebrada, Caxias, Pa-
ço d'Arcos, Oeiras, Carcavellos, Parede, Es-
toril e Cascaes.

Divididas em 3 ZONAS, a saber :

- 1.^a zona — De Alcantara-Mar até Cruz-Quebrada.
- 2.^a zona — De Cruz-Quebrada até Oeiras.
- 3.^a zona — De Oeiras até Cascaes.

PREÇOS

I — Passageiros

Pelo percurso total ou parcial de cada zona:

1. ^a classe	160 réis
2. ^a "	80 "
3. ^a "	50 "

II — Bagagens e recovagens

Pelo percurso total ou parcial de cada zona:

Até 50 kilogrammas de peso	120 réis
De 51 " em diante, por cada fracção indivisivel de 50 kilos, além dos primeiros 50, mais	50 "

Volumes de peso não superior a 5 kilos

Transporte de cada volume, de uma para outra qualquer estação, d'esta linha 70 réis
N'estes preços acham-se comprehendidas unicamente as despesas de serviço braçal, guia e registo.

III — Cães

Pelo percurso total ou parcial de cada zona: — Cada um 50 réis, compreendendo guia.

IV — Bilhetes de gare

Vender-se-hão bilhetes de gare ao preço de 50 réis cada um e para cada comboio como nas demais linhas da Companhia.

Condições

- 1.^a **Passageiros.** — Os bilhetes só são validos para o comboio e dia, n'elles indicados.
- 2.^a As creanças até 3 annos nada pagam indo ao collo das pessoas que as conduzam.
As de 3 até 7 annos pagarão meio bilhete nos percursos de mais de uma zona, não gosando, portanto, de redução alguma quando percorram uma zona só.
- 3.^a Todos e quaesquer bilhetes de passagem dão direito ao portador de se apear em uma estação anterior á designada como ponto de destino.
- 4.^a **Bagagens, recovagens e pequenos volumes.**
Não se acceita mercadorias a granel nem volumes de peso superior a 100 kilos.
- 5.^a Não se concede transporte gratuito de bagagens registadas. Os passageiros poderão, porém, levar consigo dentro das carruagens os volumes que tragam em mão e que possam accommodar-se no espaço correspondente a cada lugar a esse fim destinado.
- 6.^a Igualmente não se acceita expedições em portes a pagar, nem desembolsos sobre expedições de genero algum.
- 7.^a A Companhia apenas se obriga a fazer seguir n'um dos comboios do mesmo dia as expedições de bagagens ou recovagens que na totalidade pesem mais de 100 kilos e que sejam apresentadas a despacho até ás 2 horas da tarde. Sendo entregues posteriormente a essa hora, terá a Companhia a faculdade de as expedir por qualquer dos comboios do dia seguinte, que parta da estação de procedencia antes do meio dia.
- 8.^a A Companhia não responde por differenças de peso nos pequenos volumes de peso não superior a 5 kilos, a que a presente é applicada, salvo quando o estado exterior dos mesmos indicar claramente ter havido avaria ou defraudação durante o tempo em que estiveram em poder da Companhia.
Em qualquer caso, as indemnisações não poderão ser superiores a mil réis por kilogramma.
- 9.^a Não se acceita remessas de dinheiro, valores, objectos preciosos e materias inflammaveis.
- 10.^a **Cães.** — Serão transportados no fourgon nas condições ordinarias.
- 11.^a **Deposito de bagagens.** — Pela arrecadação das bagagens nas estações, antes da partida dos comboios, ou depois da chegada, quando o deposito tiver logar por mais de uma hora.

Por dia e fracção indivisivel de 50 kilogrammas	4 réis
Mínimo de cobrança	50 réis

Este deposito é constatado :

- 1.^o — Antes da partida, pela entrega de um recibo especial ao passageiro.
- 2.^o — Depois da chegada, conservando o passageiro a senha de bagagem.

São isentos do pagamento de deposito ou arrecadação de bagagens os passageiros **obrigados** a esperar em qualquer estação o **primeiro comboio** que passe na direcção dos seus destinos, e que os deva levar á estação para onde tenham tomado bilhete.

12.^a **Armazenagem.** — Todos os volumes de recovagem que não forem retirados da estação de destino, 24 horas depois da chegada do comboio em que foram transportados, pagarão :

Por volume e por dia	10 réis
Mínimo de percepção	50 "

13.^a Ficam em vigor as condições de applicação da Tarifa Geral de Leste e Norte, em tudo que não seja contrario ao que na presente se estipula.

14.^a E' annullada a tarifa provisoria de 4 de de Dezembro de 1890.

Lisboa, 18 de Dezembro de 1890.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Esprêgueira.