

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

SUMMARIO

O caminho de ferro de Lourenço Marques, (continuação) por Antonio José de Araújo. Os comboios operarios e a emigração para o Brazil.

Parte official—Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria.—Alvará de 15, decreto de 24, e portaria de 27 de Janeiro.

Questionario sobre tarifas.

Carta de Lourenço Marques.

Estudo sobre a exploração dos caminhos de ferro (continuação).

As acções da Companhia Real.

Arrematações.

Boletim Financeiro de Paris por G. Pessard.

Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receitas dos caminhos de ferro.

Linhas portuguezas.—Fusão de Companhias—Campanha á Alfandega do Porto—Mormugão.

Linhas hespanholas.—De Passages a Jaca.—De Lináres a Almeria.—De Manreza a Berga.—De Marsá Falset ao rio Ebro.—A linha de Ciano Sant'Anna—Nova linha economica.—De Belmez a Horecaya.—Tramway catalão.—Novo tramway.—De Bilbao a Portugalete.

Linhas estrangeiras—França, Belgica, Inglaterra, Indústão.

Companhia real dos caminhos de ferro Portuguezes—(conclusão do relatório).

Annuncios.

O Caminho de Ferro

DE

LOURENÇO MARQUES

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

III

SUPPONHA-SE agora que a linha Lourenço Marques-Pretoria se dirigia ao sul da actual, reunindo os centros productores que deixei indicados. Deixariam então de ser attendidos os campos de Barberton e Lydenburgo, a região carbonifera do High Weldt. A extensão da linha de Zoutpansberg deveria ser accrescada com, proximamente, 50 milhas, para attingir a linha principal na portella do Umbeluse, o que seria na verdade um importante acrescimo de despesa, embora não incompativel com os recursos a auferir. Ainda maiores seriam as difficuldades para o ramal de Barberton, visto estar este districto cercado ao norte, sul e oeste por altas serranias, obrigando necessariamente a construir uma linha difficil e muito dispendiosa, se por ventura se pretender abrir sahida em qualquer d'aquelles sentidos. Provavelmente a melhor solução seria talvez sahir a linha pelo lado do leste, a entroncar na linha Lourenço Marques-Pretoria, proximo á portella do Umbeluse como a linha de Zoutpansberg.

A despeito d'estes inconvenientes, penso que permaneceriam assegurados a favor do porto de Lourenço Marques os beneficios resultantes da exploração d'estes dois centros mineiros. A ligação da linha Zoutpansberg com a linha Lourenço Marques-Umbeluse-Pretoria era

indispensavel, por ser esta a unica que lhe ficava mais proxima. Quanto a Barberton, não pôde convir-lhe outro porto que não seja Lourenço Marques, do qual dista apenas 160 milhas, contra 285, que tanta é a sua distancia a Durban. «Quanto aos jazigos carboniferos do High Weldt, a sua exploração tenderá sempre a favor do porto mais privilegiado, e este pôde muito bem ser o de Lourenço Marques.»

Assim vê-se que a linha Lourenço Marques-Umbeluse-Pretoria me parece preferivel á linha actual, porque podia simultaneamente absorver, em proveito do porto de Lourenço Marques, as vantagens de exploração mineira na região este, sul e norte da republica sul-africana, ao passo que esta ultima não aproveitará os rendimentos dos riquissimos jazigos que lhe ficam ao sul.

Esta minha preferencia está de accordo com a opinião emittida por sir Thomaz Tancred, n'um artigo publicado pelos jornaes do Natal, em resposta a uns quesitos que lhe foram feitos pelo fallecido Mac-Murdo. Segundo elle, a linha Lourenço Marques-Incomati devia prolongar-se até Barberton e terminar ali. A partir de um ponto d'esta linha, desenvolver-se-hia a linha principal, dirigindo-se ao valle de Umbeluse, entrando na Swazilandia, atravessando em seguida o districto de New-Scotland, seguindo depois para Johannesburg e Pretoria. Segundo sir Thomas, um ramal d'esta linha, seguindo *via Heidelberg* atravessando a região nordeste do *Estado Livre de Orange*, *via Harrismith*, ligaria Pretoria com a rede do Natal, em Van-Reenen's Pass, emquanto que o prolongamento da linha principal para o sul, desde Johannesburg, se dirigiria, *via Potchestrom* a Klukersdorf, até Kymberley, abrindo assim communições directas com as redes de caminhos de ferro da Africa do Sul.

Por occasião de ser publicado o parecer do sr. Thomaz Tancred julguei a sua realisação perigosa para o porto de Lourenço Marques porque então as ideias politicas da Gran-Bertanha se não coadunavam com a construcção da linha Transwaliana atravez a Swazilandia: hoje, porem, as ideias d'aquelle paiz foram singularmente modificadas e a adopção do projecto importa, affigura-se-me, em grande parte, favoravel aos nossos interesses.

Nas circumstancias actuaes e tendo em attenção que o governo da Republica Sul Africana removeu, com a convenção anglo-tranwaaliana, todas as difficuldades que se oppunham á construcção de uma linha na Swazilandia, parecia-me ser uma magnifica politica internacional o entrar-se em negociações com aquelle governo, para se ligar aquella linha, quando se fizesse, com uma outra, portugueza, partindo da linha Lourenço Marques-Incomati e dirigindo-se á portella de Umbeluse.

Não ha ainda syndicato ou companhia formada para a construcção da linha da Swazilandia, nem mesmo estudos feitos. Attendamos a que, admittindo mesmo que

seja facil fazer-se de Sordwana-Bay um bom porto de mar, ainda assim os trabalhos precisos para conseguir tal resultado, demandam tempo e algum dinheiro, acrescentando ainda que o nosso porto de Lourenço Marques, tão bem dotado pela natureza e provavelmente em breve pela mão do homem, apenas dista umas 80 milhas de Sordwana Bay e ha de ser sempre um rival temivel e feliz. Não podemos admittir que o governo da Republica desconheça estas circumstancias que reputo de todo o ponto verdadeiras, e por isso creio bem que elle acceitaria de bom grado ou pelo menos sem grandes difficuldades qualquer proposta que o nosso governo lhe fizesse no sentido que indiquei, visto que a sua adopção lhe produziria tambem uma economia importante.

IV

Já tive ensejo de expôr á ex.^{ma} Sociedade quanto fui mal succedido nas minhas esperanças de despertar a população do districto de Lourenço Marques do lethargo em que jazia quando em 1886, o governo portuguez deliberou começar por sua conta a construcção do caminho de ferro.

A festa nacional, que modestamente teve logar no dia da inauguração dos trabalhos, concorreu toda a população tanto europea como gentilica, ambas muito interessadas na realisação de um tão notavel melhoramento e ainda grande numero de indigenas, maravilhados com uma iniciação de trabalhos que lhes permittia fugir a um futuro de fome e miseria tristemente annuciado por uma colheita desgraçada. Houve certamente enthusiasmo, mais ou menos de convenção, o qual não podia illudir-me, porquanto conhecia o sentimento predominante na população e o effeito produzido por aquelles que muito se interessavam por que tal caminho de ferro nunca fosse levado a effeito.

Um anno mais tarde chegava a Lourenço Marques Sir Thomas Tancred e logo depois o seu pessoal superior, vapores carregados de materiaes, um engenheiro fiscal por parte da companhia, operarios, etc. Então a descrença cedeu logar a uma confiança completa e Sir Thomas tinha credito aberto e quasi illimitado nas casas commerciaes, uma das quaes, poucos mezes antes se havia recusado a *vender a credito um simples pranchão de pinho* á secção de obras publicas do districto, quando esta luctava com importantes mas não insolveis difficuldades financeiras.

Vê, pois, v. ex.^a e a ex.^{ma} assembleia que enorme e rapida transformação se produziu na opinião publica de Lourenço Marques: eu proprio, que estou agora expondo as minhas reminiscencias d'aquelle tempo, sinceramente me convenci, arrastado no turbilhão geral, que havia despontado uma nova era de prosperidade para o districto.

E, na verdade, eu vi tantas e tantas liberalidades, desde as lanchas carregadas de material que se deixavam pacificamente no fundo do porto onde se tinham submerso por effeito dos vendavaes do sudeste; desde o esquecimento, durante mezes, nos armazens das alfandegas de caixas com comestiveis para o pessoal superior de Sir Thomas, até á execução dos trabalhos durante os primeiros tempos, que sinceramente cri ser intento da companhia concessionaria não só cumprir rigorosamente o seu contracto, mas ainda o presentear-nos com uma linha de luxo capaz de deslumbrar as suas similares da Africa do Sul. Cheguei mesmo a esquecer-me que pouco tempo antes e certamente em virtude do meu antagonismo com *Adonis*, a imprensa do Natal me havia alcunhado de *negro* como a *suprema ratio* para demonstrar-se que os meus pobres tra-

balhos de construcção não tinham merecimento algum. Verdade seja que elles foram depois lisonjeiramente apreciados pelos funcionarios do governo e da companhia.

N'uma communicação que tive a honra de dirigir a esta sociedade em novembro de 1888, expuz eu quaes as peripecias mais importantes occorridas até áquella data entre as companhias concessionarias das linhas Lourenço Marques-Incomati e Incomati-Pretoria. Depois do periodo que considere não se produziu alteração importante na situação. As duas companhias não podiam chegar a accôrdo algum, e a companhia portugueza revelava pelos seus actos uma extrema urgencia em tomar posse do que lhe era garantido pelo contracto, buscando assegurar exageradamente direitos á posse de terrenos, quando descurava o comprimento dos seus deveres, e ainda realisava tão estupentas economias que mais parecia em vespas de uma crise financeira do que em estado prospero, como seria para desejar e deveria esperar-se em face das magnificas concessões a que tinha direito. Na verdade, o pessoal da linha estava reduzido á maxima simplicidade, chegando mesmo a haver duas estações consecutivas servidas por um unico chefe. Isto fazia-se do modo seguinte:

Um comboio sahia de Lourenço Marques e chegava á estação da Matola; ali faria o chefe o respectivo serviço e, á hora da partida, fixada com mais ou menos elasticidade, fechava elle a estação e seguia em carruagem de 1.^a classe até á estação de Pessene, a 19 kilometros de distancia; chegado ali, abria a porta do seu novo estabelecimento e ali ficava como chefe d'esta estação até que á chegada do comboio descendente se procedia a manobra inversa. Vê-se que isto era comodo e economico, havendo apenas a lamentar que o sr. Philip Knee, representante da companhia em Lourenço Marques e ao qual se deve esta invenção, não a ampliasse mais, estabelecendo um unico chefe para todas as estações da linha. E como esta, poderia citar muitas outras economias, feitas pelo sr. Philip Knee.

(Continúa).

Antonio José de Araujo.

Os comboios operarios e a emigração para o Brazil

Entristece-nos sempre que vemos que os mais modernos processos de exploração das vias férreas, os melhoramentos introduzidos n'esta industria, que, nos demais paizes, dão os mais beneficos resultados, quando transplantados para o nosso, perdem por completo os seus beneficos effeitos, e chegam até a ser nocivos, falsificados por torpes especulações interesseiras, aproveitados para fins bem diferentes d'aquelles que justificavam a sua adopção entre nós.

Uma das providencias com que este caso se deu, tomada pela companhia real portugueza, e tão applaudida por nós e por todos que se interessam pelo engrandecimento do nosso paiz, foi a criação de comboios operarios entre Porto e Lisboa.

O fim d'este serviço era mais do que attrahir trafego de passageiros á via ferrea; era uma isenção de interesses por parte da companhia — podemos dizel-o porque temos base sufficiente para o provar — com o fim de beneficiar as classes menos abastadas, as que mais precisam de facilidades para a sua translacção de um a outro pontos distantes.

Não eram comboios de recreio, para os que podem gastar umas economias visitando o paiz; eram trens de utilidade, de necessidade, mesmo, que facultavam ás povoações do norte vir ás do centro e do sul buscar trabalho, em vez de emigrarem para terras longiquas a buscar sustento.

Na Belgica, na Allemanha, na França e na Inglaterra, onde comboios semelhantes a estes existem, a permutação de individuos entre os pontos mais afastados produz o equilibrio economico d'essas povoações, fazendo que os trabalhadores, apesar de empregarem a sua actividade em pontos distantes da sua terra, mantenham ali o seu *ménage*, o seu *heim*, o seu *home*, ao qual vão de tempos a tempos abraçar a familia, para, no dia seguinte tomarem de novo o caminho da herdade ou da officina.

Em Portugal nada d'isto succedeu!

Nos primeiros tempos da existencia dos comboios de operarios, enquanto a companhia concedia o transporte gratuito de bagagens, a maioria dos passageiros d'esses comboios era composta de individuos que se entregavam ao mister de recoveiros, illudindo o fim benemerito d'aquelles trens, para fazerem o seu negocio com prejuizo das vias ferreas.

Tirada a concessão da bagagem gratuita, brotou outro *aproveitamento* de grande parte dos comboios, este mais damnoso para o paiz porque representa o seu enfraquecimento vital — a emigração.

Como é sabido o governo brasileiro paga as passagens dos emigrantes desde o ponto de origem até aquelle paiz, e, por um decreto do mez de outubro ultimo, ainda dá um premio de 18:000\$000 á companhia maritima que lhe levar aos seus portos mais de 10:000 passageiros durante um anno.

D'isto resulta que as empresas maritimas têm agentes em todas as povoações do norte, encarregados de angariar emigrantes, agentes que recebem um tanto por cada individuo que induzirem a ir chacinar-se nas ardensias d'aquelle paiz, e a quem as empresas pagam a passagem, das estações nas linhas férreas até Lisboa.

Pois bem; esses agentes, em lugar de mandarem os emigrantes nos comboios ordinarios, tem-n'os feito embarcar no comboio operario, lucrando a diferença entre o custo d'um e d'outro bilhete; e como com isto obtêm um lucro de mais 1\$500 a 2\$200 réis por passageira, já se vê que, elevando por esta artimanha ao duplo o ganho que tinham, os seus esforços para os obter redobram na mesma proporção.

Não deve, até certo ponto, ser indifferente este facto para o prodigioso augmento da corrente emigratoria que nos ultimos tempos tem esvasiado o nosso paiz, attrahida pelas facilidades que o governo brasileiro tem ultimamente dado para a importação de colonos, e pelo crescente progresso de importantes trabalhos de estradas e caminhos de ferro n'aquella republica.

Os comboios operarios, com a organização simples, franca, liberal que foi dada a este serviço, estavam, portanto, sendo menos utilizados para o fim benemerito para que foram creados, e de que apenas aproveitava um pequeno numero de passageiros verdadeiramente necessitados, d'esse beneficio do que para fornecer lucros illicitos aos engajadores de colonos.

Destruinçar estes dos demais, separar os que precisam do comboio barato para se transportarem a uma longa distancia, d'aquelles a quem é indifferente o preço do seu transporte, porque lh'o pagam os que têm interesse em levar os a abandonar a patria, não era facil, era mesmo impossivel, nas condições actuaes.

A companhia, pois, resolveu cortar o abuso, suspen-

dendo os comboios, isto é, evitando as fraudes de um modo decisivo, enquanto estuda o meio de facultar ao publico, ás classes que precisam, aos viajantes operarios, as vantagens que sempre teve em mira offerecer-lhes.

Ao que nos consta, a tarifa de grupos de passageiros actualmente em vigor, vae ser reformada no sentido mais liberal; outras providencias se seguirão não menos proficuas, no intuito de manter as vantagens do publico.

Parte Official

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção geral de obras publicas e minas

1.ª Repartição—Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem, que, tendo-me pedido a parceria do ascensor da Nazareth licença para estabelecer um caminho de ferro americano, servido por locomotivas, para ligar a villa de Alcobaça com a Nazareth, seguindo de Alcobaça á estação de Vallado, pela estrada real n.º 64, Alcobaça á Nazareth; da estação de Vallado ao rio da Areia, em leito proprio, e do rio da Areia á Nazareth, pela estrada real n.º 59, estação de Albergaria a S. Martinho do Porto;

Havendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes desistido do direito que lhe assistia, em virtude do artigo 30.º do contrato de 23 de novembro de 1883, de construir e explorar o referido caminho de ferro, constituido por dois ramaes da linha de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos:

Hei por bem conceder á referida parceria a licença, que solicita, com as clausulas e condições seguintes:

1.ª—A concessionaria effectuará á sua custa e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixo estipulados:

1.º Os estudos e a construcção da dita linha, que se denominará, «caminho de ferro americano de Alcobaça á Nazareth», com todas as suas dependencias;

2.º O fornecimento de todo o material fixo e circulante, que for necessario para a perfeita exploração da linha;

3.º O estabelecimento de uma linha telegraphica ou telephonica ao lado da via ferrea, em toda a sua extensão.

2.ª—O projecto, a apresentar, comprehenderá:

Planta geral do traçado, escala 1/5000;

Perfil longitudinal, escala 1/5000 para os comprimentos e 1/500 para as alturas;

Perfis transversaes, escala 1/200;

Planta parcellar dos terrenos a explorar, escala 1/1000;

Perfis typos de via nas estradas e em leito proprio, escala 1/50;

Dimensão e espaçamento das travessas, escala 1/100;

Typo dos carris, escala 1/50;

Plantas e alçados de todas as obras,apparelhos e machinas necessarias para a construcção e exploração da linha, escala 1/50 para os comprimentos inferiores a 10 metros, de 1/100 para os comprimentos de 10 a 100 metros, e de 1/200 para os comprimentos superiores a 100 metros.

Os desenhos serão acompanhados de uma memoria descriptiva e justificada das diversas peças do projecto, incluindo as machinas, carruagens para passageiros e wagons a empregar na exploração da linha.

Todas as peças do projecto serão organisadas, na parte applicavel, em conformidade com o programma para projecto de estradas de 24 de abril de 1860.

3.ª—O projecto será apresentado no praso de seis mezes, a contar da data d'este alvará.

§ unico. Se o governo julgar necessario a reforma do projecto, no todo ou em parte, essa reforma será feita n'um praso fixo, marcado na portaria, que a ordenar.

4.ª—Para serviço da construcção e exploração da linha, fará a concessionaria tirar duas copias dos projectos approvados, que entregará, no praso de um mez, a contar da data da portaria, que os approvar, na direcção geral das obras publicas e minas.

5.ª—Uma das referidas copias, depois de authenticada na mesma direcção geral, será entregue á concessionaria.

6.ª—Qualquer mudança que, no acto da construcção, se julgue necessario ou conveniente, introduzir no projecto, será sujeita, pela concessionaria, á approvação do governo.

7.ª—Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que os respectivos projectos tenham sido approvados pelo governo.

8.ª—A linha ferrea será construida com leito e obras de arte para uma só via, á excepção das estações, em que haverá as ne-

cessarias vias de resguardo e as de serviço e dos pontos de cruzamento, em que se julgar preciso estabelecer desvios, não devendo a segunda linha exceder, em cada uma, a 60 metros. A extra-via, ou distancia entre duas vias, será, pelo menos, de 2 metros entre as faces exteriores dos carris.

9.^a—As terras para a formação dos aterros serão sempre extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas prejudicial á saúde publica.

10.^a—Todos os aqueductos, pontes e viaductos serão construidos de pedra, ferro ou tijolo. Só poderão empregar-se outros materiaes em casos particulares, precedendo approvação do governo.

11.^a—As estações deverão ser feitas de pedra, tijolo ou madeira. O seu numero e situação serão indicados nos projectos.

12.^a—Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios a preencher o fim do seu destino. Os carris a empregar serão de aço e o seu peso não poderá ser inferior a 20 kilogrammas por metro corrente. Serão fixados pelo systema que a concessionaria julgar mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com previa approvação do governo.

13.^a—As travessas a empregar na linha, sendo de madeira, serão creozotadas; sendo metallicas, deverão ser de boa qualidade e dos melhores modelos já experimentados.

14.^a—As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas, ou ás que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas machinas. As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guarnecidas de assentos. Haverá-as de duas classes, pelo menos. Todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

As referidas carruagens deverão preencher, além do que fica dito, a todas as condições prescriptas pelo governo no interesse da segurança publica.

Os wagons de mercadorias e gado, as plata-fórmias e restante material será tudo de boa qualidade e solida construção.

15.^a—Na parte em que o caminho seguir nas estradas assentar-se ha ao nível d'ellas, a um dos lados da facha empedrada, e por forma que não embarace o transito dos passageiros, nem dos vehiculos ordinarios.

Em todos os pontos das estradas ficará, pelo menos, um espaço livre de 3,5^m para o transito ordinario, e um intervallo de 0,8^m entre os vehiculos da linha ferrea e os edificios, muros ou vedações das propriedades, contado da parte mais saliente dos mesmos vehiculos.

16.^a—Na parte em que o caminho assentar em leito proprio será fechado por meio de muros, sebes vivas ou grades de madeira, que o separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventias abrindo para fóra.

17.^a—A concessionaria fica obrigada a não damnificar as estradas, a reparar de prompto os estragos que porventura n'ellas causar, e a conservar em bom estado a parte da facha empedrada que servir para a circulação dos trens da linha ferrea e 5 decimetros para fóra dos carris exteriores.

18.^a—A concessionaria não poderá restringir o uso publico das estradas e das serventias publicas e particulares que n'ellas existam, devendo mantel-as ou substitui-las á sua custa, indemnizando devidamente os interessados quando não possam ser conservadas.

19.^a—As passagens de nível serão calçadas e fechadas, de ambos os lados, com barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo, em cada uma, um guarda encarregado d'este serviço.

20.^a—Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea, durante a feitura d'esta, a concessionaria construirá as necessarias obras provisórias, para que a circulação não seja interrompida.

21.^a—As aquisições, que a concessionaria tiver de fazer de terrenos para as obras da linha e suas dependencias, serão reguladas amigavel ou judicialmente pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

22.^a—Quaesquer indemnizações devidas, por prejuizos resultantes dos trabalhos de construção, conservação ou da exploração da linha, ficam a cargo da concessionaria.

23.^a—Os trabalhos de construção devem começar no praso de sessenta dias, a contar da data do *Diario do governo* em que for publicada a portaria da approvação do projecto; devendo estar concluidos no praso de dezoito mezes, a contar da mesma data.

24.^a—A linha não poderá ser aberta ao transito publico senão com auctorisação do governo, e depois de examinada por uma comissão de engenheiros.

25.^a—O governo fará fiscalisar por agentes seus a construção e exploração da linha de que se trata.

26.^a—A concessionaria sujeitará á approvação do governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhe alteração alguma sem nova approvação.

27.^a—Toda a fixação ou modificação de horarios ou de condições de serviço deverão ser approvadas pelo governo antes de serem annunciadas ao publico, pela imprensa, nas estações, ou por qualquer outra forma.

28.^a—As alterações nas tarifas, depois de approvadas pelo governo, serão annunciadas, pelo menos, com oito dias de anticipação.

29.^a—A concessionaria fica obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.^o Transporte em qualquer comboio, que a direcção dos correios, telegraphos e pharoes designar, das ambulancias postaes e dos empregados, que manipulem as correspondencias;

2.^o Concessão nos comboios em que não haja ambulancias postaes de um compartimento, em uma carruagem de 2.^a classe, para transporte das malas de correspondencia publica e dos seus conductores;

3.^o Transporte de material dos correios, telegraphos e pharoes;

4.^o Limpeza externa das ambulancias postaes;

5.^o Transporte dos funcionarios do ministerio das obras publicas, commercio e industria, que o respectivo ministro indicar, e de quaesquer outros, que tiverem serviço especial na linha, mediante indicação do mesmo ministro;

6.^o Licença para a collocação na linha telegraphicas da via ferrea, ou telephonica, das linhas telegraphicas do governo.

30.^a—Os militares e marinheiros, em serviço viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

31.^a—A concessionaria fica obrigada a pôr á disposição do governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração da linha, quando elle precisar conduzir tropas ou material de guerra.

32.^a—A concessionaria fica sujeita:

1.^o—Aos regulamentos actuaes e aos que o governo publicar para serviço telegrapho-postal;

2.^o—A's leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e conservação das obras, como ao estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

33.^a—A concessionaria ficará tambem sujeita ás leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulgarem, sobre viação publica, na parte applicavel.

34.^a—A concessionaria não terá direito a indemnisação alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem do transito ordinario pela estrada, do seu estado de conservação, da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupção de serviço, motivados por medidas temporarias de ordem de policia, do livre uso da estrada, dos trabalhos n'ella executados por ordem do governo ou por corporações ou individuos devidamente auctorisados.

35.^a—O uso da linha telegraphica será permitido, gratuitamente, para os despachos officiaes, e aos particulares mediante uma tabella estabelecida pela concessionaria, de accordo com o governo.

36.^a—A concessionaria, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito ao estudo, construção e exploração da via ferrea, ás leis e regulamentos de Portugal.

37.^a—A concessionaria prestará aos agentes do governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatistica da linha.

38.^a—O caminho de ferro, com todos os seus edificios necessarios para o serviço, e mais accessorios e dependencias, incluindo as linhas telegraphica ou telephonica, carris, cochias, travessas e em geral todo o material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construção ou collocação na linha, pertencente ao dominio do estado para todos os effectos juridicos, nos termos do direito comum e especial de caminhos de ferro.

Todo o material circulante, carvão, coke e quaesquer outros provimentos ficarão pertencendo ao dominio da concessionaria, para os mesmos effectos e nos mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o effecto de ser substituido com vantagem do serviço publico.

39.^a—A concessão de que trata este alvará é feita pelo praso de noventa e nove annos, contados da data do mesmo alvará.

40.^a—A concessionaria deverá conservar, durante todo o praso da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço e no mesmo estado deverá entregar tudo ao governo, findo aquelle praso, fazendo, sempre, para esse fim, á sua custa, todas as reparações tanto ordinarias como extraordinarias.

41.^a—A concessionaria depositará, á ordem do governo, na caixa geral dos depositos, a quantia de 1:5000\$000 réis, em dinheiro ou em titulos de divida publica portugueza, pelo seu valor no mercado.

§ 1.^o Este deposito será feito no praso de quinze dias, contados da data do *Diario do Governo* em que este alvará for publicado.

§ 2.º O referido deposito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a caixa geral de depositos paga por depositos identicos, e sendo em titulos de divida publica, o respectivo juro.

§ 3.º Este deposito poderá ser levantado pela concessionaria quando os trabalhos executados na linha tenham o valor equivalente a 3:000\$000 réis.

42.ª—O caminho de ferro, seu material fixo e circulante, e o da linha telegraphica ou telephonica servirão, com o deposito a que se refere a condição anterior, de garantia para o estado, da execução das presentes condições.

43.ª—A concessão caducará:

1.º—Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 3.ª e seu § unico, 23.ª e § 1.º de condição 41.ª;

2.º—Se não começar a exploração dentro do prazo de um mez, depois de autorizada pelo governo, nos termos da condição 24.ª;

3.º Se, iniciada a exploração, a concessionaria a interromper por trinta dias consecutivos ou sessenta dias interrompidos durante um anno;

4.º Se a concessionaria não cumprir as outras condições a que fica obrigada.

44.ª—Finda a concessão o governo tomará posse do caminho de ferro, sem obrigação de indemnizar a concessionaria, qualquer que seja o fundamento, razão, ou pretexto allegado para justificar a indemnização.

§ unico. Se o governo julgar conveniente poderá adquirir, ao findar a concessão, o material circulante, carvão, coke, e quaesquer outros provimentos, existentes, os quaes serão pagos a concessionaria segundo a avaliação de louvados.

45.ª—Caducando a concessão o governo terá direito de proceder como se ella tivesse findado, applicando o disposto na condição anterior e seu § unico.

46.ª—Havendo deposito de garantia ao caducar a concessão, reverte elle para o estado.

47.ª—Os direitos conferidos e as obrigações impostas a concessionaria por este alvará serão extensivos a companhia que ella organizar para exploração da concessão, mas não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem previa auctorisação do governo.

48.ª—As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições serão resolvidas pelo governo, ouvindo a junta consultiva de obras publicas e minas.

49.ª—Exceptuam-se das disposições das clausulas precedentes os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o governo prorogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir, que o cumpram e guardem, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no paço, aos 15 de janeiro de 1891.—El-rei—*Thomaz Antonio Ribeiro Ferreira*.

Em conformidade com o disposto na carta de lei de 2 de maio de 1822 e com a prescripção do § 6.º do artigo 7.º do decreto de 28 de junho de 1890: hei por bem, tendo ouvido o conselho de ministros, ordenar que seja aberto no ministerio da fazenda a favor do das obras publicas, commercio e industria, um credito extraordinario de 28:967\$655 réis, a inscrever na tabella da distribuição da despesa extraordinaria do segundo dos referidos ministerios do exercicio de 1890-1891, nos termos seguintes:

Capitulo 6.º, artigo 3.º: garantia de juro nas linhas ferreas de Torres Vedras á Figueira da Foz e Allarellos, carta de lei de 2 de maio de 1882—28:967\$655 réis.

Os ministros e secretarios de estado dos negocios da fazenda e das obras publicas, commercio e industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, 24 de janeiro de 1891.—REI.—*Augusto José da Cunha—Thomaz Antonio Ribeiro Ferreira*.

Sua Magestade El-Rei, a quem foram presentes os regulamentos de signaes, do serviço das estações, de telegraphos e relógios, dos conductores, revisores e guarda freios, de capatazes e assentadores de via, dos guardas, dos uniformes, dos machinistas e fogueiros, e dos passes, *bonus* e auctorisações, datados de junho de 1890, propostos pela companhia nacional de caminhos de ferro para os serviços de exploração do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella, em conformidade com o disposto no artigo 77.º do contracto de 30 de junho de 1884:

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 15 do corrente, da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar os mencionados regulamentos, com resalva das disposições do regulamento de 11 de abril de 1868 e das modificações que de futuro

o governo entender dever fazer, quando regulamentar por forma diversa da actual os serviços de exoloração de caminhos de ferro.

O que se communica ao respectivo director fiscal para sua intelligencia e effeitos devidos.

Paço, em 27 de janeiro de 1891.—*Thomaz Antonio Ribeiro Ferreira*.

Para o director da fiscalisação do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella.

Carta de Lourenço Marques

Lourenço Marques, 3 de Janeiro de 1890.

Sahiu para Manica a 1.ª parte da expedição de voluntarios, composta da policia, empregados e operarios das obras publicas e officinas do caminho de ferro.

O padre Antonio Maria de Souza Pereira, director interino do caminho de ferro, ficou incumbido na qualidade de commandante da policia em Lourenço Marques de organizar o 2.º grupo de voluntarios.

D'entre os empregados do caminho de ferro que expontaneamente se offereceram, foram nomeados os nossos amigos Torre do Valle, capitão, e José Filipe Mongiardim da Costa, tenente.

Por aqui ha socego, apesar do grande desgosto que lavra na população por motivo do procedimento da Companhia *South African*; até os proprios inglezes aqui residentes condemnam e deploram taes manejos.

A officialidade da corveta *Afonso d'Albuquerque* vae amanhã de visita á linha até á fronteira do Transvaall.

Continua a sentir-se a falta de braços; se se encarreirassem por aqui, em lugar d'irem para o Brazil, tinham muito a ganhar e só perderiam os enganadores que é uma das pragas mais perniciosas que assollam o paiz. Quando se tratará da sua extincção?

Adeus, não me alargo mais por que são horas de fechar a mala.

F.

Questionario sobre tarifas

Foi dirigido pelo ministerio das obras publicas a todas as camaras municipaes, um questionario para o estudo da unificação de tarifas de que se está occupando uma commissão n'aquelle ministerio, segundo foi resolvido pelo parlamento.

As perguntas são as seguintes:

1.ª—Será possivel e conveniente a unificação das tarifas em todas as linhas?

2.ª—Não sendo possivel em toda a latitude até que ponto se póde ella estabelecer?

3.ª—Convirá augmentar ou diminuir o numero de classes de mercadorias da tarifa geral?

4.ª—Convirá modificar as taxas actuaes?

5.ª—Convirá modificar as tarifas especiaes, actualmente em vigor?

6.ª—N'este caso, quaes as modificações a introduzir?

7.ª—Convirá augmentar o numero de tarifas reduzidas especiaes, e convindo para que mercadorias?

8.ª—Nas tarifas reduzidas, qual o minimo do peso e distancia que deve ser adoptada como base para a reduccão de preços?

9.ª—Nas tarifas differenciaes, quaes as regras que se devem adoptar para a differenciação?

10.ª—Convirá eliminar as tarifas de pequena velocidade para gados, reduzindo a taxa de grande velocidade?

Já se deve esperar que as respostas sejam interessantes e todas tendentes a conseguir a maior reduccão de preços em todos os sentidos e para todos os transportes.

teremos para as despesas de transporte eguaes por estrada e por caminhos de ferro:

$$\frac{r}{R} \Psi = \frac{R}{r} \psi$$

ou

$$\frac{R}{r} \Psi = \frac{R}{r} \psi = n;$$

isto é, as distancias percorridas pelos transportes são inversamente proporcionaes ás taxas de transporte:

Mas uma vez que o transporte é mais barato pelo caminho de ferro do que pela estrada ordinaria, pôde-se tambem transportar as mercadorias em carroça á direita ou á esquerda da linha ferrea (do lado da distancia $R = nr$), a certas distancias, sem ultrapassar os preços a pagar pelo transporte da mercadoria em caminho de ferro á distancia total $nr = R$.

Por conseguinte, quanto mais o ponto de desvio (isto é o ponto onde se deixa a linha ferrea, para tomar a estrada ordinaria) fôr afastado de O , mais pequena será a distancia, que pôde ser percorrida em estrada ordinaria; esta distancia será nulla para $R = nr$; será egual a r quando $R = 0$.

Pelo que acima fica dito, a linha limite do trafico ordinario, é, pois, uma circumferencia de circulo; ao contrario o limite do trafico do caminho de ferro em relação ao centro do trafico é o circuito d'um losango da forma representada pela figura 2. Pode-se para cada ponto d'esse circuito transportar por meio de caminho de ferro, um pezo egual de mercadorias, pelo mesmo preço porque pôde ser transportado para qualquer ponto da circumferencia do circulo.

E visto que não se paga mais pelo transporte d'uma mercadoria em carroça de O para um ponto n da superficie d'este circulo, do que pela sua distribuição uniforme sobre a superficie d'um circulo de raio egual a $\frac{1}{2} Oa$, as despesas occasionadas pela distribuição uniforme da mesma quantidade em caminho de ferro, sobre a superficie de losango correspondente a este ultimo circulo, serão tambem as mesmas. Mas n'este caso o peso por unidade de superficie será naturalmente menor do que no caso da repartição da massa por carroça, na superficie do circulo.

A zona do trafego do lugar de producção O (admitindo que a necessidade do artigo em questão conserva a mesma importancia) augmenta pois em consequencia do estabelecimento do caminho de ferro, na mesma proporção em que a superficie do losango, excede a do circulo.

Esta zona mais desenvolvida, poderá, pelo mesmo preço, ser provida, com a ajuda do caminho de ferro da mesma quantidade de mercadorias de que foi provida a do circulo por meio do transporte em carroça, o que sob o ponto de vista do sitio O supposto lugar de producção, equivale a dizer, que não existindo o caminho de ferro, seria necessario conluzir sobre a superficie do circulo as necessidades correspondentes ao excedente da superficie do losango (cujos differentes pontos ficariam assim de certa forma approximados) ou que o excedente do ponto O augmentaria na mesma proporção da zona do trafego.

Como já dissémos todo o ponto de onde se effectua um transporte pôde, como o ponto O , ser considerado um centro de trafego. Pôde-se pois figurar por meio d'elle uma zona de trafego estabelecida da maneira abaixo indicada. Esta zona será um circulo se o trafego se faz unicamente por estrada ordinaria; um losango, se os transportes se effectuam em parte pelo caminho de

ferro. Para os pontos não situados sobre a linha do caminho de ferro, a situação está indicada na figura 3.

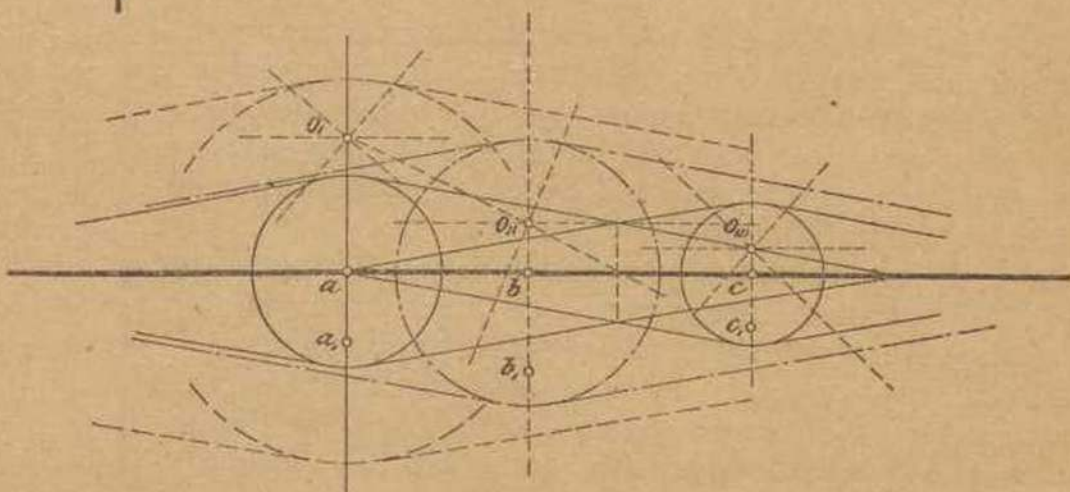


Fig. 3

A quantidade que antigamente era transportada pela estrada ordinaria O^1 para a (se se distribue uniformemente, ter-se-ha uma zona de trafico, com a forma de um circulo de raio egual a $\frac{3}{2} O_1 a$) não poderá—uma vez que as despesas maximas de transporte, sejam atingidas—ser transportada mais longe pelo caminho de ferro (não entra por conseguinte na comparação). Mas para aquella transportada antigamente em carroça de a para O^1 , as duas zonas de trafico, serão um circulo de raio $\frac{3}{2} a$ O^1 , e um losango correspondente, cujo centro é em a . Para a quantidade transportada antigamente em carroça de O^1 para além de a , por exemplo para a^1 , ter-se-ha como zonas de trafego a superficie do circulo descripto de a , como centro, com $\frac{3}{2} a a_1$, como raio, e a do losango correspondente.

De egual forma se estabelecerão as zonas do trafego d'um qualquer ponto situado fóra da linha do caminho de ferro, por exemplo O_2 e O_3 . Estas zonas de trafego—tanto as das estradas ordinarias como as dos caminhos de ferro—podem, como mais adeante veremos, invadir-se mutuamente, não resultando d'ahi alteração alguma. Cada zona tem o seu trafego proprio; sómente quando se trata de mercadorias da mesma especie a situação do centro de gravidade da massa será differente da que occupava quando a concorrência não existia. Fallaremos adeante do effeito devido á posição do centro do gravidade.

O trafego do ponto de cruzamento de duas linhas de caminhos de ferro, será representado pelas superficies de dois circulos, e pelas dos dois losangos correspondentes.

Podemos representar este caso, suppondo que a massa das mercadorias, repartida pela superficie do circulo, se acha em duas camadas, das quaes uma diz respeito á linha ferrea em um sentido, e a segunda á que segue para outro lado.

Este raciocinio serve tambem para o caso de muitas linhas que se cruzam. Cada zona de trafego em caminho de ferro, teria pois tambem a sua zona correspondente de trafico por via terrestre.

Quando em um centro de trafico, a direcção de uma linha de caminho de ferro muda sob um angulo, o circulo não se move, mas as duas metades do losango giram pelo mesmo angulo ao redor do centro do circulo.

O estado das cousas fica, pois, sendo o mesmo.

Não vale a pena occuparmo-nos especialmente das curvas situadas entre duas estações ou entre dois centros de trafico, nem da direcção eventualmente indicada na curva de estradas ordinarias adjacentes. Supponhamos-as dirigidas em linha recta.

Parece-nos ter considerado, no que fica escripto, todos os casos que podem offerecer algum interesse.

(Continúa).

Albert Urban.

As acções da Companhia Real

Os jogadores da Bolsa de Paris, lançando no mercado repetidas partidas de acções d'esta companhia e acompanhando esses manejos de insistentes investidas n'alguns períodos que por ignorancia ou por interesse se prestam a esta especulação, teem conseguido produzir uma certa depreciação d'este valor com o fim, bem claro, de obterem, por preço mais baixo do que o que se cotava ultimamente, papel com que cubram os compromissos que tomaram nas ultimas liquidações.

Felizmente que esta baixa forçada não illude ninguém porque os que possuem estes valores com o fim de usufruirmos o dividendo que teem certo não vão assustados offerecel-os ao garrote dos baixistas e alguns ha mesmo que, rindo-se da especulação, vão comprando mais consciences como estão do bem que empregam as suas economias:

E' felizmente tambem que os jornaes serios, consciences e acreditados nas bolsas estrangeiras fazem a devida justiça á Companhia Real e do seu papel, contrapondo o seu voto auctorizado ás proclamações dos especuladores.

E' da *Semaine Financière*, importante e honestissima revista franceza, a noticia seguinte:

«As acções dos caminhos de ferro portuguezes, introduzidas em França ha vinte annos, estão de ha muito consideradas como valores de carteira.

«Esta designação é, de resto, justificada pelos dividendos que a Companhia Real tem distribuido aos seus accionistas. Citando apenas os ultimos, vemos que tendo dado 27 francos em 1886, 30 em 1887, em 1888 e em 1889, fixou na mesma quantia o dividendo de 1890.

«Se considerarmos que, ha alguns annos, a Companhia Portugueza, tem as mãos ligadas pelo tratado com a Companhia de Cáceres, e que, fazendo face aos peizados encargos impostos por esse contracto, pode, todavia, augmentar e manter firme o seu dividendo, é facil comprehender que, se ella tivesse o direito da livre disposição dos seus lucros, os dividendos continuariam a sua marcha ascendente, e por conseguinte as acções teriam attingido preços mais elevados.

«Hoje o tratado de Cáceres acha-se annullado, mediante um sacrificio inferior em cerca de 40% aquelle que era supportado até aqui, e que deve desaparecer por completo dentro de dez annos.

«Assim desembaraçada a Companhia poderá fazer mais largas distribuições de dividendos aos seus accionistas, as quaes verão—graças ás immediatas reduções dos encargos de Cáceres—os seus dividendos attingir 40 francos, mais tarde 50 francos, e mais ainda, porque a exploração das linhas portuguezas dá hoje um producto kilometrico médio de 25:000 francos, quasi igual ao das melhores linhas francezas.

«Os productos actuaes que não cessam de augmentar, serão sensivelmente melhorados depois do acabamento completo das linhas com que o Grande Central, fará o nucleo de ligação, e estabelecerá rapidas e directas relações entre França, Hespanha e Portugal, por Irun.»

Arrematações

Companhia Rea dos Caminhos de Ferro Portuguezes

LEILÃO

Em 16 de fevereiro proximo futuro e dias seguintes por intermedio do Agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, no Caes dos Sol-

dados; e em virtude do artigo 33.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade do Leste e Norte e artigo 172.º das de Lisboa a Cintra e Torres, proceder-se-ha á venda em hasta publica, nos dias e local supra indicados de todas as remessas com data anterior a 17 de novembro de 1890, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das referidas remessas de que poderão ainda retiral-as pagando o seu debito á Companhia para o que deverão dirigir-se ao Serviço do Trafego, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados até 14 de fevereiro, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

Boletim Financeiro

Bolsa de Paris, 26 de janeiro.

O mercado de fundos está d'uma firmeza extraordinaria emquanto ao 3% que se mantém a 95,60, e o novo a 94,10, excellentes cursos que todavia ainda devem melhorar, se attendermos a que o emprestimo, apesar de coberto 17 vezes, não está ainda todo classificado, e se a sua maior parte existe nas carteiras dos banqueiros, é bem de ver que estes não cederão as suas opções senão na alta. E' pois de esperar que a liquidação do fim do mez seja importante, porque o dinheiro, não faltando, os *reports* serão baratos; os compradores facilmente podem conservar as suas posições, n'este caso os vendedores serão forçados a recomprar e a alta virá por si mesma.

Emquanto aos valores de bancos, o de França não parece beneficiar muito com o deposito do monopolio. De 4:425 desceu a 4:305.

O Credit Foncier, que encontrou afinal um vice-governador para substituir o sr. Leveque que deu a sua demissão, desceu tambem de 1.275 a 1.287. Torna-se a fallar de novos ataques pessoais de que brevemente será objecto o governador, e portanto ninguém quer aventurar-se senão muito cuidadosamente. Gato es-caldado...

O Banco de Paris mantém-se a 838, fazendo todo o possivel por aguentar a baixa do Banco do Brazil e dos valores argentinos e cubanos.

Os valores internacionaes, taes como o Turco, o Egyptio e o Italiano, são objecto de compras e arbitragens inglezas e allemãs; eis o que explica a firmeza do Italiano a 92,40. O Portuguez é procurado a 56, e o exterior Hespanhol a 76.

As acções das companhias francezas estão com uma brilhante tendencia. As compras de que estes valores têm sido objecto parecem indicar que se esperam bons resultados da applicação dos projectos de redução do imposto sobre passageiros, de que se occupa actualmente o ministro das Obras Publicas.

Segundo a lei geral, estas reduções, que são muito provaveis, não devem deixar de desenvolver, em proporções importantes, o movimento de viajantes e, consequentemente, os lucros das companhias.

O Norte sóbe a 1862,50; o Lyon a 1520,25; o Midi a 1305; o Orleans 1549; o Leste a 905 e o Oeste a 1055. Todos estes cursos excedem sensivelmente os do principio do mez.

Dos estrangeiros: temos Austro Hungaros a 542,50, Lombardos a 305, Norte de Hespanha a 346.

Os caminhos de ferro portuguezes teem sido o campo aberto ás luctas da especulação. Depois de cortado o coupon de 15 francos elevaram-se no principio do mez de 565 a 575, desceram a 550, tornaram a subir a 575 para n'um dia cahirem em 495 e no outro (hoje) se levantarem a 520. Uma perfeita tempestade que podemos localisar n'um copo d'agua porque está bem de ver que não são os perigos de umas más receitas nem os receios d'um choque violento que alarmam n'um dia a bolsa para a acalmarem no seguinte.

A campanha de alguns interessados nas obrigações de Cáceres demasiado justifica estas oscilações. O peor, para elles, é que a victoria de um dia de baixa violenta custar-lhes-ha uma boa porção de papel que sofregamente foi absorvido pelos compradores e lhes fará falta para a liquidação, obrigando-os a comprar, o que produzirá a alta, ninguém sabe até que ponto.

Nem se explicaria como é que este valor, quando a companhia vergava ao peso dos encargos de Cáceres e as suas receitas diminuam, se cotasse a mais de 600 francos e hoje que esse encargo está reduzido a uma pequena parte que desaparecerá antes do limitado praso de 10 annos, tenham cotação menor.

Rira bien qui rira le dernier; e é bem de suppôr que estes serão os que compraram mesmo a 575.

G. Pessard.

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

BOLSAS	TITULOS	1891 — JANEIRO — DIAS													
		16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza...	101.000	—	101.500	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	—	99.000	98.000	—	—	—
	» Ascensores mechanicos....	77.000	—	75.000	—	—	73.000	73.000	—	—	—	—	—	73.000	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	64.500	65.000	65.000	65.000	78.500	—	65.500	64.500	64.500	—	—	64.000	—	—
	» Atravez d'Africa	78.800	—	—	78.500	—	—	—	78.000	78.000	—	78.000	77.500	—	—
Paris.,.,.	ACÇÕES Comp. Real Portugueza....	570	570	560	555	555	555	—	550	545	500	520	525	540	545
	» Madrid-Caceres-Portugal...	201	—	201	202,50	202	202	202	200	195	190	187,50	182,50	187,50	—
	» Norte de Hespanha.....	—	—	347	—	—	—	—	347	—	—	—	345	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza....	333,50	333,50	334	332,50	334	334	330	329	322	346	347	322	346,25	—
	» Madrid-Caceres-Portugal...	332	330	330	329,50	330	330	329,75	329,80	327	323	341	349,50	322,50	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—
	» C. ^a da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	—
Londres..	» Atravez d'Africa	85	86,25	86,25	85,50	84,75	84,75	84,75	85	85	84,75	84,75	84,25	84,25	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	86	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações)
		1891-1890			1890-1889			Totaes		Differença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	89- 1890	1890-1889	1891-1890	1890-1889	
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
	Antiga rede e no- va não garanti- da (1).....	8 14 Jan.	689 51.879:510	75:296	681 53.582:640	78:682	96.749:570	95.948:210	774:360	-	(1) Compre-	
		15 24 "	" 52.547:200	76:222	" 54.354:390	75:405	449.236:770	447.302:600	1.934:170	-	hende as li-	
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	nhas de Les-	
	Nova rede garan- tida (2).....	8 14 Jan.	468 2.900:000	47:264	468 2.358:000	44:035	56.000:000	4.587:000	4.013:000	-	te e Norte e	
		15 24 "	" 3.000:000	47:857	" 2.840:000	46:726	8.600:000	7.397:000	1.203:000	-	ramaes de	
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	Caceres e	
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	Coimbra e as	
Sul e Sueste		3 9 Dezemb.	475 43.634:050	28:696	475 43.716:720	28:877	644.933:450	642.823:225	32.109:925	-	da nova rede	
		10 16 "	" 44.724:870	24:683	" 44.265:070	30:032	656.658:020	627.088:295	29.569:725	-	Cintra-Tor-	
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	res, ramal de	
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	Cintura, ur-	
Minho e Douro		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	bana e Cas-	
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	caes.	
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	(2) Compre-	
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	hende a linha	
Beira Alta		10 16 Dezemb.	253 8.404:032	32:034	253 7.838:377	30:984	357.447:922	373.762:376	-	16.344:454	de Torres-Fi-	
		17 23 "	" 7.633:276	30:074	" 8.460:745	33:444	365.051:498	382.223:424	-	17.474:923	gueira e ra-	
		24 34 "	" 10.599:967	44:897	" 10.629:878	42:045	375.651:465	392.852:999	-	17.204:834	mal de Alfa-	
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	rellos.	
Guimarães ..		10 16 Dezemb.	34 808:435	23:445	34 875:085	25:736	56.274:885	54.675:769	1.599:146	-		
		17 23 "	" 4.073:155	34:563	" 980:825	28:847	57.348:040	55.656:594	1.684:446	-		
		24 34 "	" 4.465:285	34:273	" 966:595	28:429	58.543:325	56.623:489	1.890:136	-		
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-		
Norte de Hespanha		4 7 Jan.	2863 P 4.444:777 P.	388	2863 4.402:692	385	4.444:777	4.402:692	9:085	447:222		
		8 14 "	" 4.088:487	380	" 4.244:795	424	2.200:264	2.347:486	-	348:884		
		15 24 "	" 994:242	347	" 4.225:874	428	3.494:476	3.543:357	-	-		
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-		
Madrid—Zaragoza— Alicante.....		4 7 Jan.	2672 856:955	320	2672 807:207	302	856:955	807:207	49:748	-		
		8 14 "	" 940:045	340	" 928:583	347	4.766:999	4.735:790	31:209	-		
		15 24 "	" 950:746	355	" 928:940	347	2.747:746	2.664:730	32:986	-		
		24 34 Dezemb.	894 290:043	324	894 348:554	346	43.591:305	43.444:646	146:689	-		
Andaluzes.....		4 7 Jan.	" 239:238	267	" 224:922	248	239:238	224:922	17:346	-		
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-		
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-		
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-		
Madrid—Caceres— Portugal.....		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-		
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-		
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-		
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-		
Almansa—Valencia— Tarragona.....		24 34 Dezemb.	393 324:585	848	393 339:705	864	339:705	44.743:308	-	430:743		
		4 10 Jan.	" 243:497	649	" 224:730	574	224:730	224:730	48:767	-		
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-		
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-		

Linhas portuguezas

Fusão de Companhias.—Estão fixadas as bases para a fusão da Companhia Carril Americano com a Carris de Ferro do Porto, as quaes são as seguintes.

O activo e passivo da Companhia Carril Americano do Porto á Foz e Mattosinhos, com todos os seus direitos e obrigações, se-

rá incorporado no da Companhia Carris de Ferro do Porto considerando-se liquidada aquella Companhia e subsistente esta.

O capital da Companhia Carris de Ferro do Porto, será elevado á quantia de oitocentos contos de réis, creando-se a terceira serie d'acções em numero de 2:600, na importancia de duzentos e sessenta contos de réis.

Duas mil e cem d'estas acções, inteiramente liberadas, serão entregues aos accionistas da Companhia Carril Americano, em troca das tres mil acções que constituem o seu capital, na razão de sete decimos das novas acções, por cada acção d'aquella companhia.

Aos accionistas da Companhia Carril Americano que não queiram acceitar esta troca, serão pagas a dinheiro as respectivas acções, á razão de oitenta mil réis cada uma.

Este pagamento será effectuado pela Companhia Carril de Ferro, se a assembléa geral assim o resolver; em caso contrario, um grupo d'accionistas das duas companhias, toma a seu cargo esse pagamento.

As quinhentas acções restantes da nova emissão, serão repartidas pelos actuaes accionistas da Companhia Carril de Ferro, na razão de uma para dez, ou um decimo por acção, ao preço de quarenta mil réis pagos por uma só vez, ficando as acções inteiramente liberadas.

O producto d'estas quinhentas acções, e as sommas disponiveis dos fundos de reserva das duas companhias, serão destinados á ligação das linhas e reforma do material da Companhia Carril Americano, para ser adoptado ao serviço commum.

Estas bases foram discutidas na sessão d'assembléa geral da primeira d'aquellas Companhias, realisada em 26 de janeiro, sendo approvadas por unanimidade menos um voto.

Resta agora o voto da segunda Companhia cuja assembléa é no dia 12.

Campanhã á Alfandega do Porto.—Uma commissão de negociantes sollicitou do sr. Justino Teixeira, director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, que a tarifa especial, em vigor n'aquelles caminhos de ferro, seja tambem adoptada no ramal da Alfandega, onde está em vigor a tarifa geral, a qual causa bastantes prejuizos aos expedidores de mercadorias.

N'este ramal já foi permittido aos expedidores e consignatarios de remessas de algodão, effectuadas na estação do Porto (A), com destino a qualquer das estações dos caminhos de ferro do Minho e Douro, fazerem a carga e descarga por sua conta e risco, quando as expedições não sejam inferiores a 6:000 kilogrammas ou pagando como tal.

Mormugão.—O rendimento d'esta linha, na semana finda em 20 de dezembro ultimo, foi de 8:968 rupias, sendo 2:538 provenientes do movimento de passageiros e 6:177 de mercadorias.

Na semana correspondente, em 1889, foi de 7:404 rupias o rendimento da mesma linha, 1:227 de passageiros e 6:177 de mercadorias.

Houve, pois, no ultimo anno uma differença para mais, quer no movimento de passageiros, quer no de mercadorias, na importancia total de 1:564 rupias.

O numero de trens-milha foi 2:342.

Linhas hespanholas

De Passages a Jaca.—Foi já presente pelo sr. marquez de Guadalmina, no Ministerio do Fomento, o projecto de caminho de ferro de Passages a Jaca, passando por Pamplona e Sangués, pertencente á rede do Grande Central Hespanhol.

De Linares a Almeria.—A junta consultiva de caminhos de ferro, canaes e pontes, approvou, por unanimidade de votos, o novo traçado de caminho de ferro de Linares a Almeria.

De Manresa a Berga.—Tendo-se terminado a construcção dos tres kilometros da linha ferrea de Manresa a Berga, ou seja da ligação da mesma linha com a do Norte, e havendo-se effectuado já as respectivas experiencias dos trabalhos metallicos da ponte sobre o rio Cardoner e reconhecimento dos trabalhos correspondentes, foi auctorizada a companhia a abrir á exploração publica o troço da linha comprehendida entre a sua origem, na estação do caminho de ferro de Zaragoza a Barcelona e a do mencionado caminho de ferro economico na parte alta de Manresa.

As estações que, assim ficam ligadas, pelo serviço de correspondencia estabelecido com o Norte, com o resto do paiz, são:—Manresa (Alta), 4 kilometros.—Sampedor, 10.—Sallent, 19.—Balsareny, 24.—Navás, 29.—Puigreig, 38.—Gironella, 46.—Olivá, 50.

De Marsá-Falset ao rio Ebro.—Diz o *Diario de Tarragona* que os trabalhos do troço de via em construcção, dos caminhos de ferro directos, comprehendido entre a estação de Marsá-Falset e rio o Ebro, progridem com toda a actividade.

Tudo indica que a inauguração se possa fazer em março proximo.

A linha de Ciano Sant'Anna.—Os ultimos temporaes causaram grandes prejuizos nas obras d'este caminho de ferro, sendo os mais importantes os do tunnel de Olloniego, em que houve varios desmoronamentos.

Nova linha economica.—O sr. Riera, chefe dos trabalhos provinciales em Almeria, está encarregado por uma empresa estrangeira de estudar um caminho de ferro economico, que ligará Alpujarra e os povos do rio Andarax com a linha de Linares a Almeria.

Assim o annuncia o nosso collega *El Ferro carril*, d'onde extrahimos esta noticia.

De Belmez a Horcajo.—A companhia dos caminhos de ferro andaluzes sollicitou que fosse declarado de utilidade publica um caminho de ferro, indo de Belmez (provincia de Cordova) a Horcajo (provincia de Ciudad Real).

A direcção de obras publicas submetteu logo a proposta a um inquerito.

Tramway catalão.—Os srs. D. Alejandro de Bacardi, D. José Comas de Argemir, D. Francisco Mascaró e Gauran, e D. Pedro Fargas e Sagristá apresentaram o projecto de um tramway que porá em communicação directa a localidade de S. Juan de Horta com Barcelona.

O tramway partirá da praça de Urquinaopa, atravessando a parte mais importante da bella cidade catalã, ligando-se á linha actual do tramway de S. Juan de Horta a Sagrera, entrando na referida povoação pela ponte, e indo terminar na praça do mercado, onde será construida a estação.

Novo ramway.—Está annuncada para o proximo dia 16 de março a adjudicação da concessão d'um tramway movido por força animal, que partindo de Puertos de las Palmas, (arredores de Badajoz) e passando pela ponte do mesmo nome vem terminar na ponte internacional sobre o rio Caya, fronteira portugueza.

De Bilbao a Portugalete.—O caminho de ferro de Bilbao a Portugalete transportou durante o anno de 1890, 2.210.942 passageiros e 195.343.287 kilogrammas de mercadorias, isto é mais 664.566 passageiros e 126.216.365 kilogrammas do que em 1889, visto que n'esse anno o movimento foi de 1.546.376 d'aquelles e 69.126.922 d'estes.

O producto obtido elevou-se a 833.4955'75 pesetas do que em 1889.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

Parece que se vae transmittindo á França o gosto pelas arrojadas construcções ferro-viarias, de que a Suissa só, parecia ter o segredo.

O famoso caminho de ferro do Righi, vae ter em França um rival, cujo successo não será de certo inferior ao da linha helvetica.

Projecta-se construir no Dauphine, uma linha de cremalheira, que conduzirá os *touristes* de Mure ao cimo do monte Beaumont, isto é, a 1:900 metros de altitude. No cimo de Beaumont construir-se ha um enorme hotel, semelhante ao do Righi-Kulm, de onde os excursionistas poderão deliciar-se com o magnifico espectáculo dos valles de cinco ou seis dos mais pittorescos departamentos, a Mure, Valbonnás, Entraigues, Valjouffrey, os lagos de Frev, o Obiou, etc., e deante dos seus olhos o Pelvoux, o monte Agulha, e todas as cumiadas dos Alpes.

BELGICA

Attendendo aos pareceres expostos pela terceira sessão do Congresso internacional de caminhos de ferro, reunido em Paris, no mez de setembro de 1889, o governo belga convocou uma conferencia em Bruxellas, para maio proximo, com o fim de concluir uma convenção directa que regularise uniformemente, entre os diversos Estados, o serviço do transporte de passageiros e bagagens.

O projecto da convenção estudado por Mr. de Perls servirá de base ás discussões.

INGLATERRA

A *General Electric Power and Traction Company*, importante empresa ferro-viaria, está tratando activamente de favorecer o desenvolvimento da tracção electrica em Inglaterra. Propôz ás diversas sociedades de tramways e caminhos de ferro o tomar sob a sua responsabilidade e bem funcionamento de toda a exploração de tracção electrica cuja installação lhe fosse confiada.

Os gastos, segundo esta proposta, permittem ás empresas de tramways electricos reduzir o preço da tonelada kilometrica a cerca de metade do que ella lhes custa com a tracção animal.

INDUSTÃO

Pelo ultimo relatorio do director geral dos caminhos de ferro da India, sobre o desenvolvimento d'essas linhas, que alcança a 31 de março de 1890, vê-se que o Industão, contava n'aquella data, 25:909 kilometros de vias ferreas, ou seja mais 1:378 do que em 1889.

Está extensão é assim dividida:

Linhas do Estado, exploradas por companhias, kil	9:665
" " " pelo Estado "	8:124
" Exploradas por companhias garantidas "	5:228
" " " auxiliadas "	957
" Dos Estados indigenas, exploradas por companhias "	761
" Dos Estados indigenas, exploradas pelo Estado "	200
" Pertencentes a Estados indigenas..... "	879
" Situadas em possessões estrangeiras.... "	95

Uma vez terminados os caminhos de ferro actualmente em construcção, e aquelles cuja construcção está auctorizada, a India, possuirá uma rede de 28:559 kilometros.

Em 31 de dezembro de 1889 o capital gasto com as linhas exploradas e com as que se achavam em construcção, elevou-se a 863 mil contos de réis.

O numero de passageiros transportados em 1889 foi de 110.402:383 tendo em 1888 sido 103.156:013; o movimento de mercadorias foi de 22.155:264 toneladas, e a receita total d'este transporte excedeu em 956:690:000 francos a de 1888.

A exploração de todos os caminhos de ferro reunidos, custou em 1889-90 50.62 % das receitas brutas e as receitas liquidas foram de 101:162:622 rupias, (a rupia 319 réis) isto é, uma somma igual a 493 % do capital total do primeiro estabelecimento avaliado em 2.050:460:994 rupias. O thesouro perdeu com a exploração 21 milhões de rupias.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Relatorio do conselho d'administração

(Conclusão)

O serviço de transportes entre as duas redes será estabelecido por accordo entre o pessoal tecnico superior das duas companhias, no intuito de desenvolver e de favorecer o trafego commum, devendo para esse fim annunciar-se desde logo o tractado em vigor entre o Norte de Hespanha, a companhia portugueza e a de Madrid a Caceres e Portugal. As convenções para aquelle serviço serão estabelecidas de modo que a nossa companhia ficará com o direito absoluto de fixar os preços das tarifas no percurso das linhas portuguezas, que a companhia do Grande Central applicará egualmente nas suas, não podendo comtudo o preço minimo por tonelada e kilometro ser inferior a 0,05 c.

A companhia do Grande Central Hespanhol liquidará a conta de adeantamentos feitos á companhia d'Oeste de Hespanha pela companhia portugueza, ficando comtudo depositada em poder d'esta a somma de 5 milhões de francos, destinada a garantia das 65 mil obrigações d'Oeste de Hespanha em circulação enquanto durar essa garantia. A companhia do Grande Central receberá o juro de 4 %, d'esta somma, e o capital logo que cessar a garantia.

Em compensação dos encargos que assume a companhia do Grande Central Hespanhol substituindo-se em tudo á companhia portugueza para a execução dos citados contractos, a companhia portugueza pagará á do Grande Central o subsidio fixo e absoluto sem redução alguma, de 180 contos de réis por anno durante o periodo de 10 annos, em dois pagamentos semestraes devendo realisar-se o primeiro em 1 de julho futuro.

A companhia portugueza entregará á do Grande Central Hespanhol, 70 mil obrigações do typo de 3 p. c. perfeitamente eguaes ás da ultima serie, em troca de igual numero da companhia do Grande Central, do mesmo capital nominal e com o mesmo juro.

Além d'isto ficarão depositadas nas caixas da Companhia Real mais 140:000 obrigações de 250:000 de primeira hypotheca, que aquella companhia terá de emitir, e de que só poderá dispôr á proporção que a companhia portugueza forem restituídas as obrigações que emprestou, ou embolsada da sua importancia na razão de 375 francos por cada uma.

As restantes 40:000 obrigações ficarão á disposição do Grande Central Hespanhol para as necessidades da sua construcção.

Das 70:000 obrigações portuguezas serão entregues 25:000 quando forem creadas as obrigações do Grande Central, e as restantes á medida que se tornarem necessarias para o pagamento dos trabalhos, ou para completar o deposito de garantia para o governo hespanhol.

A companhia portugueza, durante o praso de 2 mezes a contar de 1 de janeiro de 1895, terá o direito de exigir da companhia do Grande Central Hespanhol que tome parte ou todas as 70 mil obrigações d'esta companhia, mediante o pagamento á companhia portugueza de 375 francos por obrigações que entregar, e da sua parte a companhia do Grande Central poderá dar em troca em lugar de dinheiro tantas obrigações portuguezas quantas receber das suas.

Este pagamento ou troca deverá effectuar-se no praso de um anno a começar do dia em que a companhia portugueza manifestar o desejo de ser reembolsada das suas obrigações.

A entrega das linhas de Madrid a Caceres e Portugal com todo o seu material fixo e circulante, mercadorias e fornecimentos, far-se-ha nas mesmas condições estipuladas no contracto de 22 de outubro de 1885, visto que o Grande Central se substitue completamente á Companhia Real, em todos os direitos e encargos resultantes d'este contracto.

Quando o rendimento bruto da rede do Grande Central attingir em média por anno 16:000 francos ou 2:880:7000 réis por kilometro, a companhia do Grande Central entregará á companhia portugueza 48:000 obrigações de 3 p. c. do nominal de 500 francos, e de segunda hypotheca.

Estas obrigações serão amortisadas durante a concessão, e representam a importancia das despesas já feitas pela companhia portugueza, e dos novos subsidios a pagar, computando-as pelo seu valor nominal.

Taes são em resumo as bases do novo accordo que submettemos á vossa approvação.

Como naturalmente reconheceréis, o fim e a vantagem principal d'esta combinação, consiste em se fixarem, e reduzirem de um modo consideravel e immediato, os encargos resultantes dos contractos que existem entre a nossa companhia e a de Madrid Caceres e Portugal, mediante o subsidio annual de 180 contos de réis a pagar durante dez annos, subsidio que se póde facilmente transformar n'um encargo annual pouco consideravel pela forma que nos propomos fazer face a este pagamento.

D'este modo ficará desde já livre a parte importante das nossas receitas que até aqui tem sido destinada ao pagamento dos encargos do nosso contracto com a companhia de Madrid-Caceres e Portugal.

Sendo estes indefenidos até ao presente, não só pelo que respeitava á importancia annual, mas ainda emquanto ao praso por que durariam, não era possível liquidal-os pela maneira porque agora se póde fazer.

Além d'isto o reembolso das quantias gastas até esta data pela garantia dada á linha de Caceres torna-se muito provavel n'um periodo não muito longo, por isso que a nova rede pela sua constituição deverá produzir receitas mais avultadas do que teriam as linhas de Caceres e d'Oeste sómente, attendendo-se sobretudo a que a nova companhia explorará uma linha mais directa entre Lisboa e Paris do que a actual passando por Avila.

Estabelecendo-se entre a companhia portugueza e a do Grande Central as convenções de trafico commum a que se refere o contracto, a nossa companhia conservará em relação ás linhas de Oeste e de Caceres a mesma situação privilegiada que hoje tem, podendo além d'isso effectuar-se em melhores condições o trafico de transito de Paris por Madrid para o porto de Lisboa, visto que a exploração da maxima parte da nova linha de Madrid á fronteira de França pertencerá á sociedade do Grande Central Hespanhol.

A nossa acção e influencia, que agora vai sómente até Madrid, de futuro estender-se-ha até á fronteira franceza pelo bom accordo das duas companhias, cujos interesses são identicos.

Inutil é insistir n'estas vantagens por que ellas são obvias a todos.

A linha d'Oeste, que brevemente será aberta á exploração deve augmentar os productos da de Caceres, diminuindo assim os nossos encargos, como já dissémos; mas por outro lado a necessidade de dar organização diversa e mais apropriada á extensão e importancia da rede, e os inconvenientes resultantes da exploração em paiz estrangeiro attenuarão em parte aquellas vantagens.

Uma nova sociedade fortemente constituída em Hespanha com a sua séde em Madrid e com uma rede mais extensa, ligando-se por um lado á fronteira portugueza e pelo outro á linha de Madrid a Paris, nas proximidades de Hendaya poderá aproveitar mais utilmente todos os elementos de trafico que offerecem as zonas ricas que deve servir, e retirar assim maiores beneficios da exploração.

O contracto que temos com a companhia d'Oeste de Hespanha é vantajoso pelos resultados que promete, mas ás contingencias do futuro parecerá certamente mais prudente antepôr a certeza e a realidade das vantagens que o contracto com a Companhia do Grande Central nos offerece, por isso que n'elle se fixa o maximo annual dos nossos encargos, que será já para o anno futuro muito inferior ao d'este anno e dos anteriores, devendo terminar completamente n'um curto periodo.

O pagamento dos subsídios a que ficaremos obrigados durante dez annos, corresponde a uma annuidade de 57:810,7600 réis ou fr. 321.170,00, constante em todo o tempo que falta para terminarem as nossas concessões, e assim em vez de cerca de 300 contos que certamente nos custaria a exploração de Cáceres no anno proximo teremos que supportar somente aquelle encargo, accrescendo a nossa receita liquida toda a differença.

Além d'isto estabelece-se o meio de nos reembolsarmos em epocha proxima das sommas gastas com a garantia dada á linha de Cáceres, o que não podia esperar-se tão rapidamente com o contracto em vigor.

Com effeito em vista das circumstancias especiaes em que se achará a nova rede hespanhola é licito contar com productos consideraveis da exploração, porque a zona que de Madrid vae até á fronteira franceza é muito povoada, rica e productiva, e dá avultadas receitas a todos os caminhos de ferro que a atravessam como vereis da nota annexa a este relatorio.

A nova linha por Soria á fronteira franceza será certamente uma das mais productivas como o fazem esperar os relatorios e esclarecimentos publicados a este respeito.

A antiga rede de Cáceres e o caminho de ferro d'Oeste reunidos ás linhas que a nova companhia explorará na parte norte e leste da Peninsula, terão maior valor, porque facilitarão o transito entre muitas provincias de Hespanha, sem concorrência que seja para receber, o que não se dará em tão subido grau se a sua exploração estiver isolada de outras linhas em Hespanha.

Póde pois contar-se, sem correr grande risco de errar que os nossos accionistas terão nas 48:000 obrigações da 2.ª hypotheca que a companhia do Grande Central deverá entregar-nos, logo que a sua receita chegar á media kilometrica de 16:000 pesetas ou 2:880,7600 réis, inferior á receita kilometrica actual de todas as linhas do Norte de Hespanha, uma compensação dos sacrificios que tem supportado até agora com a garantia da linha de Cáceres, e da subvenção a pagar ainda durante dez annos.

As linhas de Cáceres e d'Oeste não poderiam nas nossas mãos, isoladas do resto da rede hespanhola, chegar tão cedo á receita kilometrica indicada. Sendo porém as linhas do norte mais productivas, facil é de prever que no seu conjunto a nova rede do Grande Central Hespanhol mais rapida e seguramente atingirá aquella media, o que nos assegura o reembolso mais prompto dos nossos gastos.

A companhia portugueza e a do Grande Central Hespanhol poderão tambem, como é obvio, desenvolver melhor e mais facilmente o trafico das suas linhas no interesse commum, procuran do fomentar as relações commerciaes dos dois paizes, e o transito de mercadorias e passageiros atravez da Peninsula.

A acção proveniente do accordo das duas companhias será assim muito mais benefica e util aos nossos interesses do que se conservassemos nas nossas mãos a exploração das linhas d'Oeste e de Cáceres isoladas das demais linhas hespanholas.

A vista das considerações que precedem facil vos será reconhecer as vantagens da combinação que propomos á vossa approvação, de que resultará cessar a nossa responsabilidade na exploração das linhas de Cáceres e d'Oeste, e um melhoramento consideravel na situação financeira da companhia pela redução importante e immediata dos nossos encargos, e pelo reembolso dos sacrificios realisados.

Limitados á administração da rede nacional, que com a proxima abertura da linha da Beira Baixa abrangerá mais de 1:000 kilometros, em que se comprehendem as linhas mais productivas do paiz, poderemos concentrar n'ellas todas as nossas atencões e esforços, e promover mais efficaçmente o desenvolvimento do trafico melhorando ao mesmo tempo quanto possivel as condições da exploração.

Lisboa, 9 de novembro de 1890.

N. B. As resoluções foram já por nós publicadas no artigo sobre esta assembleia inserto no n.º 73, de 1 de janeiro.

Nota da redacção.

Typ. do Commercio de Portugal

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.

ESCOLA LISBONENSE

FUNDADA EM 1 DE ABRIL DE 1882

RUA DE S. J. O DA PRAÇA, 90, 2.º — LISBOA

N'esta escola recebem-se alumnos internos e externos ensinando-se todas as disciplinas que constituem os preparatorios para qualquer curso superior. Ha aulas para pratica e são pagos mediante ajuste particular. Na escola se fornecem exemplares do respectivo regulamento, podendo ser enviados a quem os requisitar.

fundador — Fernando d'Oliveira Bello dos Anjos.



LEC

BOHRMANN

&

C.A

(EM COMMANDITA)

Rua Vasco da Gama, 43 a 49 — LISBOA

TORNOS MECHANICOS

TUBOS DE FERRO

MACHINAS A VAPOR

E INDUSTRIAES

MOTORES A GAZ

PREÇOS LIMITADÍSSIMOS



MATERIAL
DE

Caminhos de Ferro



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 e aparelhos 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.

Collocação de fechaduras pneumaticas em portas, portões, caixas fortes, etc. Relogios para estações telegraphicas.

Deposito completo de aparelhos 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 Phares, 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 á Pova e Famalicão, etc. etc., como também as primeiras casas particulares e Empresas do Paiz.

H. PARRY & SON

Officinas de machinas, caldeiras

CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

ESTALEIRO

LISBOA

GINJAL

COMPANHIA NACIONAL

DE

FUNDIÇÃO E FORJAS*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada***CAPITAL RÉIS 337:500\$000****Caldeiraria, Serralheria e Fundição****M**ACHINAS e caldeiras a vapor, tectos de ferro e zinco, vigamentos de ferro, aparelhos de destilação, bombas, fogões de cozinha, tubos de ferro, etc. Todas as obras da especialidade.

Officinas: Em Lisboa — Rua de Luiz de Camões, (a St.º Amaro). No Porto — Fundição do Ouro.

Escriptorio: Rua Nova do Carvalho, 41, 1.º ao (Arco Pequeno).

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL**Em 2 de fevereiro o paquete****TRENT****Para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos
Montevideu e Buenos-Ayres****PARA VIGO, SOUTHAMPTON e ANTUERPIA****O paquete LA PLATA****Esperado em 2 ou 3 de Fevereiro**

As accomodações 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 do todos estes paquetes cozinheiro e creados portuguezes.

AGENTES**Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.ª—R. dos Capellistas, 31, 1.º****No Porto:—W. C. TAIT & C.ª—Rua dos Inglezes, 23, 1.º****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. — Ladrilhos mosaicos — Tijolo de todas as qualidades e pozzolana.

298, Rua 24 de Julho, 314**VIUVA SERZEDELLO****DEPOSITO DE DROGAS**

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO

S333 P133) E 733 MAS DE PAGMENTO

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24**LISBOA**

SOCIÉTÉ ANONYME INTERNATIONALE

—♦♦♦♦♦ DE ♦♦♦♦♦—

Construction et d'Entreprise de Travaux Publics

Siège Social: **BRAINE LE COMTE** (Belgique)

ADMINISTRATION: BRUXELLAS. 74 BOULEVARD DU HAINAUT

Représentée à Lisbonne par Mr. Eugène Rolin — 309, Rua da Junqueira

Entreprises Générales — Ponts et Charpentes Métalliques

MATÉRIEL FIXE ET ROULANT POUR CHEMINS DE FER

Les ateliers de la **Société Internationale** dont le nom se trouve lié aux principales entreprises de Travaux Publics, ont fourni dans la Péninsule une grande quantité de Ponts, charpentes et Matériel de chemins de fer de toute espèce, fixe et roulant. En Portugal seul, elle a construit:

193 Ponts, d'un poids total de 19.000 tonnes

En Espagne elle a construit les Ponts des Lignes de Salamanca à la Frontière Portugaise — Mérida à Seville — Valença à Cuenca — Madrid à Villa del Prado etc. Le Palais de l'Exposition de Madrid.

Les Bureaux de La Société Internationale à Lisbonne

SE CHARGENT DES ETUDES ET PROJETS POUR TOUS GENRES DE CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

RECK & VOGLER

21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representantes das seguintes importantes fabricas:

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

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

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

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

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

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

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

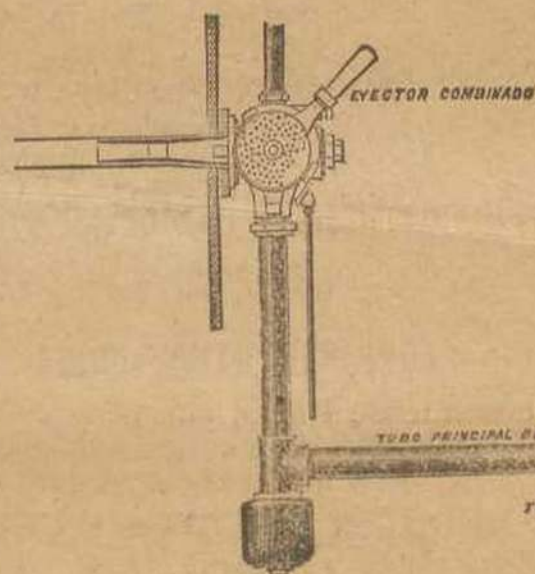
Companhia do FREIO DE VACUO

Direcção Geral: 32 Quen-Victoria Street, Londres

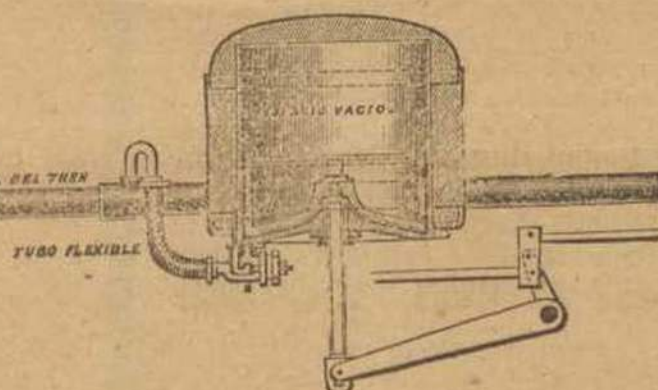
MEDALHAS D'OURO

Exposição Universal de Paris, 1878
Internacional de Londres, 1883
Universal de Paris, 1889

Freios continuos, automaticos
e não automaticos, para caminhos de ferro
e trens americanos a vapor



Construcção simples
Acção energica
Conservação quasi nulla



105:000 applicações até fim de 1884
em Inglaterra, no continente,
Indias, America do sul, colonias, etc.

AGENCIAS

PARIS, — RUE PORTALIS, 15. Para Portugal, Hespanha, Fraça e Belgica.
VIENNE, 1 Wallfischgasse, 8. FLORENCE, 21 Via Cavour.
BERLIN, 71 Alt Moabit. S. PETERSBOURG, 21 Italienskaia.
AMSTERDAM, O. Z. Woorbugwall, 217. SYDNEY, 71, Clarence Street.

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 INFERIOR

BANCO LUSITANO

FUNDADO EM 1865

SOCIEDADE ANONYMA — RESPONSABILIDADE LIMITADA

Capital 12:000:000\$000 — Realizado 4:000:000\$000

SÉDE EM LISBOA

85, R. D'ELREI, 85

Caixas filiaes no Porto e em S. Miguel

Agencias nas principaes terras do reino
Correspondentes em todas as praças estrangeiras

EFFECTUA TODAS AS OPERAÇÕES BANCARIAS

DIRECTORES

J. J. de Mendonça Cortez, Constantino José Vianna,

Mark Seruya, João Baptista de Figueiredo,

Guilherme Arnaud, Guilherme da Silva Guimarães,

Antonio Victo dos Reis e Souza

LATOARIA MECHANICA A VAPOR**Joaquim Rufino Ribeiro**

PREMIADO COM UMA MEDALHA DE PRATA E DUAS DE COBRE NA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE LISBOA DE 1888

6 a 10 — Rua de S. Mamede — 6 a 10

(AOS CALDAS)

LISBOA

Atelier de galvanoplastia, latoaria, fundição de ferro e outros metaes

Encarrega-se de niquear, dourar, pratear ou cobrear todo e qualquer objecto metallico, garantindo a solidez e belleza dos trabalhos executados neste florescente ramo de industria.

Trabalhos em zinco para construções modernas. — Lucarnas de variados modelos, ornamentadas ou singelas conforme os desenhos estrangeiros ou outros que se exigam. — Funis para algeroz de seis ou mais modelos. — Tubos lisos ou com canelluras, curvas ou cotovellos para os ditos, tubos de zinco ou ferro. — Agulhas ou pyramides, cataventos, ventiladores extractores de rotação ou de qualquer systema. — Carrancas de diferentes tamanhos para remates de tubos, argolas e braçadeiras de ferro para os tubos, baldes, regadores, retretes portateis, banheiras, etc.

Todos estes artigos se executam por preços mais baratos, do que veem do estrangeiro.

Variadissimo sortimento de grades para balcões, sacadas, varandas, etc.; grande diversidade de ornatos proprios para leitos de ferro, ferragens de luxo para portões, etc. — Trabalhos em ferro, cobre ou bronze, por desenhos ou moldes que se apresentem, tanto de peças ornamentaes e outras, como de peças de machinas, sem exclusão de rodas dentadas e accessorios que requeiram igual precisão.

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 Féreal

Calle de la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal--HAMBURGO**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, para-raios e tubos acusticos, encarregam-se de nickelar, dourar, pratear e platinar, tornecem e concertam appparelhos de physica, de telegraphia electrica e quaesquer instrumentos de precisão, verificam-se para-raios.

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

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 lanificios.

DEPOSITO EM LISBOA

25 — Rua de S. Christovão — 25

COLLEGIO DA SANTISSIMA TRINDADE

FUNDADO EM 1861

RUA DO ARSENAL, 148, 3.º ANDAR

LISBOA

Admittem-se alumnas internas, semi-internas e externas ensinando-se francez, inglez, allemão, italiano, musica, canto, harpa, dança, desenho linear, 1.º e 2.º anno de desenho, pintura e todas as prendas que constituem a completa educação de uma menina. A lingua franceza é obrigatória no collegio, havendo para isso, uma professora parisiense, interna. As meninas que de principio pagam 4\$500 réis mensaes, toem direito aos cursos completos de portuguez, francez, rudimentos de musica, todos os bordados, flores, etc., e ao transporte em carro reservado em serviço do collegio. Todas as mais discipulas, que preferirem pagar as classes que frequentarem, segundo os estatutos do collegio, podem igualmente ser transportadas no carro, mediante um pequeno augmento na mensalidade.

A directora — Guilhermina Maria Cortez.

FABRICA A VAPOR

DE

Moagem, Pão e Massas**FRANCISCO CARMELLO MELLEIRO**

Successores

Arco de Jesus, n.º 3, á Ribeira Velha**LISBOA**

Recebem-se encommendas para exportação