

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despacho da 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 Araujo*.
 Os comboios operarios e a emigração para o Brazil.
 Parte oficial—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. Passard*.
 Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
 Receitas dos caminhos de ferro.
 Linhas portuguesas,—Fuzão de Companhias—Campanhã à Alfandega do Porto—Mormugão.
 Linhas espanholas—De Passages a Jaca.—De Linares a Almeria.—De Maureza a Berga.—De Marsá Falset ao rio Ebro.—A linha de Ciano Sant'Anna — Nova linha económica.—De Belmez a Horcaya.—Tramway catalão.—Novo tramway.—De Bilbao a Portugalete.
 Linhas estrangeiras—França, Belgica, Inglaterra, Indië.
 Companhia real dos caminhos de ferro Portuguezes—(conclusão do relatório).
 Annuncios.

O Caminho de Ferro DE LOURENÇO MARQUES

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

III

SUPONHA-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 accrescida com, proximamente, 50 milhas, para atingir a linha principal na portella do Umbeluse, o que seria na verdade um importante acrescimo de despesa, embora não incompatible com os recursos a auferir. Ainda maiores seriam as dificuldades para o ramal de Barberton, visto estar este distrito cercado ao norte, sul e oeste por altas serranias, obrigando necessariamente a construir uma linha difícil e muito dispendiosa, se por ventura se pretender abrir saída em qualquer d'aquellos sentidos. Provavelmente a melhor solução seria talvez sahir a linha pelo lado do leste, a entroncar na linha Lourenço Marques-Pretoria, proximo à 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 benefícios resultantes da exploração d'estes dois centros mineiros. A ligação da linha Zoutpansberg com a linha Lourenço Marques-Umbeluse-Pretoria era

indispensável, 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 carboníferos 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 república sul-africana, ao passo que esta ultima não aproveitará os rendimentos dos riquíssimos jazigos que lhe ficam ao sul.

Esta minha preferencia está de acordo com a opinião emitida por sir Thomaz Tancred, n'un artigo publicado pelos jornaes do Natal, em resposta a uns questionários que lhe foram feitos pelo falecido 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 distrito 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, enquanto que o prolongamento da linha principal para o sul, desde Johannesburg, se dirigiria, via Potchestrom a Klukersdorf, até Kymberley, abrindo assim comunicações 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 realização perigosa para o porto de Lourenço Marques porque então as ideias politicas da Gran-Bertanha se não coadunavam com a construcção da linha Transwaliana através a Swazilandia: hoje, porém, as ideias d'aquelle paiz foram singularmente modificadas e a adopção do projecto importa, affigura-se-me, em grande parte, favorável aos nossos interesses.

Nas circunstancias actuaes e tendo em attenção que o governo da Republica Sul Africana removeu, com a convenção anglo-transwaiana, todas as dificuldades que se oppunham á construcção de uma linha na Swazilandia, parecia-me ser uma magnifica política 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, acrescendo 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 temível 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 acceptaria de bom grado ou pelo menos sem grandes dificuldades 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 sucedido 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 anunciado por uma colheita desgraçada. Houve certamente entusiasmo, mais ou menos de convenção, o qual não podia illudir-me, porquanto conhecia o sentimento predominante na população e o efecto 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 lugar 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 insolviveis dificuldades 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 África 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.

Numa comunicação que tive a honra de dirigir a esta sociedade em novembro de 1888, expuz eu quaes as peripecias mais importantes occorridas até áquelle data entre as companhias concessionarias das linhas Lourenço Marques-Incomati e Incomati-Pretoria. Depois do periodo que considerei não se produziu alteração importante na situação. As duas companhias não podiam chegar a accordo 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 realizava tão estupentosas economias que mais parecia em vesperas 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; ahi 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 kilómetros de distancia; chegado ali, abria a porta do seu novo estabelecimento e ahi 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).

António José de Araújo.

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'aquelle que justificavam a sua adopção entre nós.

Uma das providencias com que este caso se deu, tomada pela companhia real portuguez, 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 atrahir trafego de passageiros á via ferrea; era uma isenção de interesses por parte da companhia — podemos dizer por que 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 longinas 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 sucede!

Nos primeiros tempos da existencia dos comboios de operarios, enquanto a companhia concedia o transpor-ta 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 passageiros 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 marítima que lhe levar aos seus portos mais de 10:000 passageiros durante um anno.

D'isto resulta que as empresas marítimas teem agentes em todas as povoações do norte, encarregados de angariar emigrantes, agentes que recebem um tanto por cada individuo que induzirem a ir chacinhar-se nas ardencias d'aquelle paiz, e a quem as empresas pagam a passagem, das estações nas linhas ferreas 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'un 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 indiferente este facto para o prodigioso augmento da corrente emigratoria que nos ultimos tempos tem esvaziado 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'aquelle republica.

Os comboios operarios, com a organisação simples, franca, liberal que foi dada a este serviço, estavam, portanto, sendo menos utilisados 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.

Destrinçar estes dos demais, separar os que precisam do comboio barato para se transportarem a uma longa distancia, d'aquelles a quem é indiferente o preço do seu transporte, porque lh'o pagam os que teem interesse em leval-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 offercer-lhes.

Ao que nos consta, a tarifa de grupos de passageiros actualmente em vigor, vai 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

Direccão geral de obras publicas e minas

1.^a Repartição—Estradas, obras huydrálicas 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, peta 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, constituído 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 fôr necessário 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 tipos 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 organizadas, 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 prazo de seis mezes, a contar da data d'este alvara.

§ unico. Se o governo julgar necessário a reforma do projecto, no todo ou em parte, essa reforma será feita n'um prazo 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 approvedos, que entregará, no prazo de um mez, a contar da data da portaria, que os approvar, na direccão geral das obras publicas e minas.

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

6.^a—Qualquer mudança que, no acto da construcção, se julgue necessário 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 approvedados 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 extra-hidas de maneira que se evite a estagnação das aguas prejudicial à saude publica.

10.^a—Todos os aqueductos, pontes e viaductos serão construidos de pedra, ferro ou tijolo. Só poderão empregar-se outros materiais 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 sistema 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 metalicas, deverão ser de boa qualidade e dos melhores modelos já experimentados.

14.^a—As machinas locomotivas serão construídas 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 carroagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e garnecidas de assentos. Haverá de duas classes, pelo menos. Todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

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

Os wagons de mercadorias e gado, as plata-fórmas 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 fórmula que não embarace o transito dos passageiros, nem dos veículos ordinarios.

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

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-las 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 provisorias, 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 indemnisações 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 prazo de sessenta dias, a contar da data do *Diario do governo* em que fôr publicada a portaria da approvação do projecto; devendo estar concluidos no prazo de dezoito mezes, a contar da mesma data.

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

25.^a—O governo fará fiscalizar 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 anunciadas ao publico, pela imprensa, nas estações, ou por qualquer outra forma.

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

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

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

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

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

4.^a Limpeza externa das ambulancias postaes;

5.^a Transporte dos funcionários 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.^a Licença para a collocação na linha telegraphicas da via ferrea, ou telephonica, das linhas telegraphicais 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.^a—Aos regulamentos actuaes e aos que o governo publicar para serviço telegrapho-postal;

2.^a—A's leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e conservação das ohras, 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 auctorizados.

35.^a—O uso da linha telegraphicais será permitido, gratuitamente, para os despachos officiaes, e aos particulares mediante uma tabella estabelecida pela concessionaria, de acordo 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 estatística 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 telegraphicais ou telephonicas, 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 efeitos juridicos, nos termos do direito commun 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 efeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efeito de ser substituido com vantagem do serviço publico.

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

40.^a—A concessionaria deverá conservar, durante todo o prazo 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 prazo, 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 dívida publica portugueza, pelo seu valor no mercado.

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

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

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

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

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

4.^a 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 quaisquer outros provimentos, existentes, os quais serão pagos à 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 à concessionaria por este alvará serão extensivos à companhia que ella organizar para exploração da concessão, mas não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem previsão auctorização do governo.

48.^a—As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação destas condições serão resolvidas pelo governo, ouvindo a junta consultiva de obras públicas e minas.

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

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento deste 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 vai 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 prescrição do § 6.^a do artigo 7.^a 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 públicas, 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:

Capítulo 6.^a, artigo 3.^a: garantia de juro nas linhas ferreas de Torres Vedras à Figueira da Foz e Altarellos, carta de lei de 2 de maio de 1882—28:967:655 réis.

Os ministros e secretarios de estado dos negócios da fazenda e das obras públicas, 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 relogios, dos conductores, revisores e guarda freios, de capatazes e assentadores de via, dos guardas, dos uniformes, dos machinistas e fogeiros, e dos passes, bonus e auctorizações, 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.^a do contracto de 30 de junho de 1884:

Ha por bem, conformato-se com o parecer de 15 do corrente, da junta consultiva de obras públicas e minas, aprovar os mencionados regulamentos, com ressalva 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 exploração de caminhos de ferro.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para sua intelligencia e efeitos devidos.

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

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

Carta de Lourenço Marques

Lourenço Marques, 3 de Janeiro de 1890.

Saiu para Manica a 1.^a parte da expedição de voluntários, composta da polícia, empregados e operários das obras públicas 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 polícia em Lourenço Marques de organizar o 2.^a grupo de voluntários.

Dentre os empregados do caminho de ferro que espontaneamente se ofereceram, foram nomeados os nossos amigos Torre do Valle, capitão, e José Filipe Mongiardim da Costa, tenente.

Por aqui ha socorro, apesar do grande desgosto que lavra na população por motivo do procedimento da Companhia South African; até os próprios ingleses aqui residentes condemnam e deploram tais manejos.

A oficialidade da corveta *Afonso d'Albuquerque* vai amanhã de visita à linha até à fronteira do Transvaal.

Continua a sentir-se a falta de braços; se se encarreassem por aqui, em lugar d'irem para o Brasil, tinham muito a ganhar e só perderiam os engajadores que é uma das pragas mais perniciosas que assolam o país. Quando se tratará da sua extinção?

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

F.

Questionário sobre tarifas

Foi dirigido pelo ministerio das obras públicas a todas as câmaras municipais, um questionário para o estudo da unificação de tarifas de que se está ocupando uma comissão n'aquelle ministerio, segundo foi resolvido pelo parlamento.

As perguntas são as seguintes:

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

2.^a—Não sendo possível em toda a latitude até que ponto se pode ella estabelecer?

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

4.^a—Convirá modificar as taxas actuais?

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

6.^a—Neste caso, quais as modificações a introduzir?

7.^a—Convirá aumentar o numero de tarifas reduzidas especiais, e convindo para que mercadorias?

8.^a—Nas tarifas reduzidas, qual o mínimo do peso e distância que deve ser adoptada como base para a redução de preços?

9.^a—Nas tarifas diferenciais, quais as regras que se devem adoptar para a diferenciação?

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 redução de preços em todos os sentidos e para todos os transportes.

ESTUDO SOBRE A EXPLORAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO

(Continuação)

CAPITULO II

Economia política e industrial

As questões de tarifas ligam-se intimamente com as questões aduaneiras e estas com as questões de economia política. Nada ha, pois, mais natural, do que lançar uma vista d'olhos para as questões económicas, antes de entrar nos capítulos seguintes onde tratamos das questões de tarifas.

Transcrevemos o que se segue, d'uma nota de M. Béla Ambrozovics, conselheiro ministerial no ministério das obras públicas e comunicações da Hungria.

Seja O (fig. 1) um logar de produção, ligado por

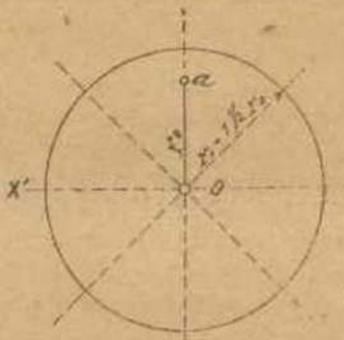


Fig. 1

uma estrada ordinaria com o logar de consumo a distante r_0 kilómetros. Se, por esta estrada, se transporta de O para a uma quantidade determinada m_1 de certa mercadoria, o numero de toneladas-kilómetros será

$$m_1 = r_0.$$

Esta quantidade de m_1 toneladas poderia, sem aumento das despesas de transporte, ser repartida uniformemente por uma extensão dupla, ou ser transportada para qualquer ponto de circumferencia de um círculo de raio r_0 ou dirigida uniformemente n'esta circumferencia por vias que se supõe que ahi conduzem ou, emfim (1) ser distribuida, por igual, pela superficie d'um círculo de raio $r_1 = 1 \frac{1}{2} r_0$.

Escusado é dizer que em tudo isto se abstrahem as despesas resultantes das frequentes descargas, e que se admite a mesma tarifa de transporte, no que diz respeito ao peso e à distancia. Se, no ultimo caso, M representa o peso por unidade de superficie (densidade) ter-se-ha:

$$m_1 = \pi r_1^2 M_1$$

$$m_1 r_0 = \pi r_1^2 M_1 \frac{2}{3} r_1$$

Conclue-se d'aqui que a massa de qualquer peso, pôde, pelo mesmo preço, ser transportada para um ponto unico, situado a uma distancia determinada, ou repartida uniformemente pela superficie d'um círculo cujo raio é igual a $1 \frac{1}{2}$ vezes essa distancia.

O que deixamos dito, applica-se a todo o transporte efectuado de O para qualquer ponto. Para cada transporte parcial, haverá um círculo (de raio igual a $\frac{2}{3}$ da distancia), sobre a superficie do qual a massa corres-

pondente poderá ser distribuida uniformemente sem que as despesas de distribuição sejam diferentes das do transporte realmente efectuado.

E haverá um círculo médio de raio r sobre a superficie de qual a massa total $m = (m_1 + m_2 + m_3 + \dots)$ poderia ser uniformemente distribuida, sem que as despesas de distribuição sejam diferentes das que são pagas pelo transporte realmente efectuado de todas as massas parciais (m_1, m_2, m_3, \dots).

Se o ponto O, logar de produção, é tornado logar de consumo, isto é, se o tráfico se dirige para ali, todo e qualquer ponto d'onde O recebesse as mercadorias de que carece, seria por conseguinte um logar de produção, e os argumentos acima, poderiam ser-lhes aplicados, bem como a qualquer logar da terra ou de um grande continente, de onde se efectuem transportes.

Supponhamos que a distancia á qual o transporte de uma mercadoria é realmente efectuado, e as despesas de transporte correspondentes a esta distancia não podem ser excedidas para além d'esta distancia, não se encontra um comprador que queira pagar o preço d'uma mercadoria em O e ainda por cima as despesas de transporte: esta distancia é igual aos $\frac{2}{3}$ do raio de círculo ($\frac{2}{3} r_1 = r$) sobre o qual se pôde efectuar a distribuição uniforme de que fallámos acima. (É este o único caso que consideramos).

Resulta d'isto, que os $\frac{2}{3}$ do raio do círculo, que se podem figurar pela maneira indicada para todo o transporte, representam, para a totalidade das mercadorias, a distancia média á qual ella pôde ser transportada; o preço de transporte correspondente será, pois, a taxa média, e visto que esta taxa é equivalente á somma das taxas que se pagaram pelos transportes parciais, pôde ella ser considerada como tendo sido efectivamente paga.

A distribuição suposta uniforme, de que vimos falando, permite-nos transformar uma zona de tráfico, não realmente homogênea, em uma zona homogênea económica, sem que d'isso resulte uma diferença nas despesas de transporte.

Dizer que uma zona é *homogênea económica*, é dizer que cada unidade da sua superficie tem precisão d'uma quantidade igual da mercadoria em questão, e que esta necessidade é bastante importante, para supportar as despesas do transporte correspondente, á distancia do ponto O, ou, reciprocamente, que O tem precisão, na mesma proporção, das mercadorias produzidas em cada unidade de superficie da zona.

Admittamos agora, que um caminho da ferro seja construído em linha recta na direcção X'X passando pelo ponto O (fig. 2). Se, pela estrada ordinaria o preço

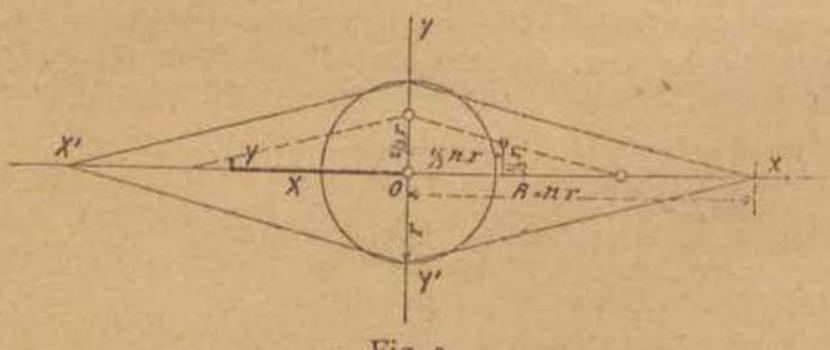


Fig. 2

do transporte por unidade é de Ψ , e é, pelo caminho de ferro, inferior a este, isto é

$$\Psi = \frac{\psi}{n}$$

(1) Segundo a teoria do centro de gravidade, o ponto α é o centro de gravidade de um dos triangulos elementares, dos quais dois lados são formados por estradas muito proximas, partindo do centro O, e a massa supõe-se repartida uniformemente na circumferencia, e ligando os centros de gravidade de todos os triangulos elementares.

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

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

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 affastado de O, mais pequena será a distancia, que pôde ser percorrida em estrada ordinaria; esta distancia será nulla para $R = nr$; será igual a r quando $R = O$.

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 igual 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 igual a $1 \frac{1}{2} O a$, 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 logar de producção O (admitindo que a necessidade do artigo em questão conserva a mesma importancia) aumenta 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 logar de producção, equivale a dizer, que não existindo o caminho de ferro, seria necessário conluir sobre a superficie do circulo as necessidades correspondentes ao excedente da superficie do losango (cujos diferentes 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.

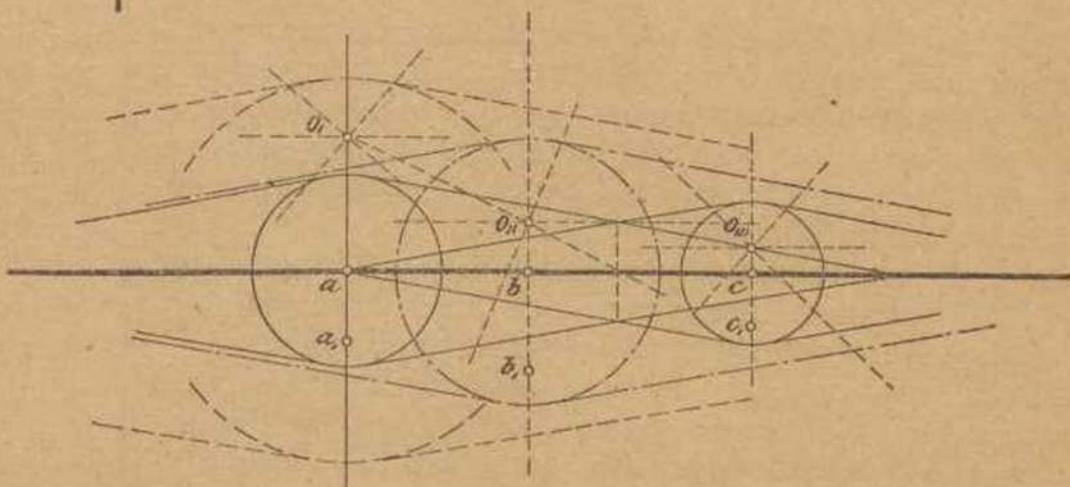


Fig. 3

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 igual a $3 \frac{1}{2} O_1 a$) 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 diferente da que occupava quando a concorrência não existia. Fallaremos adeante do efecto 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, supondo 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 trafego por via terrestre.

Quando em um centro de trafico, a direccão 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 direccão eventualmente indicada na curva de estradas ordinarias adjacentes. Supomol-as dirigidas em linha recta.

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

Albert Neban.

(Continúa).

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 periodos que por ignorância 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 forcada não illude ninguem porque os que possuem estes valores com o fim de usufruirem o dividendo que teem certo não vão assustados oferecer-lhos ao garrote dos baixistas e alguns ha mesmo que, rindo-se da especulação, vão comprando mais conscientes como estão do bem que empregam as suas economias:

E felizmente tambem que os jornaes serios, conscientes 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, vêmos 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 Caceres, e que, fazendo face aos pezados encargos impostos por esse contracto, poude, todavia, augmentar e manter firme o seu dividendo, é facil compreender 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 atingido preços mais elevados.

«Hoje o tratado de Caceres acha se annullado, mediante um sacrificio inferior em cerca de 40% aquelle que era supportado até aqui, e que deve desapparecer 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 reducções dos encargos de Caceres—os seus dividendos atingir 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 francesas.

«Os productos actuaes que não cessam de aumentar, 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 segintes por intermedio do Agente de leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, no Caes dos Sol-

dados; e em virtude do artigo 33º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade do Leste e Norte e artigo 172º 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 retirar-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 em quanto 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 mes 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.

Em quanto 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 pesssoaes de que brevemente será objecto o governador, e portanto ninguem quer aventurar-se senão muito cuidadosamente. Gato escalado...

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

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

O Norte sobe a 186,25; 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 mes.

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 mes 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 localizar 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 Caceres demasiado justifica estas oscilações. O peior, para elles, é que a victoria de um dia de baixa violenta custar-lhes-ha uma bôa 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, ninguem sabe até que ponto.

Nem se explicaria como é que este valor, quando a companhia vergava ao peso dos encargos de Caceres e as suas receitas diminuiam, se cotasse a mais de 600 francos e hoje que esse encargo está reduzido a uma pequena parte que desapparecerá antes do limitado prazo 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	TÍTULOS	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 . . .	61.300	65.000	65.000	65.000	78.500	—	65.500	64.500	64.500	—	—	64.000	—	—
Paris . . .	» Atravez d'Africa . . .	78.800	—	—	78.500	—	—	78.000	78.000	—	78.000	77.500	—	—	—
ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	370	370	560	535	535	535	—	530	515	500	520	525	510	515	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	204	—	204	202,50	202	202	202	200	495	490	487,50	482,50	487,50	—
	» 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	316	317	322	316,25	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	332	330	330	329,50	330	330	329,75	329,50	327	323	311	319,50	322,50	—
	» Norte Hespanha, 1.ª hypotheca . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa . . .	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—
Londres . . .	» C.º da Beira Alta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd. . .	» Atravez d'Africa . . .	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85	—
Bruxellas . . .	» 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	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Observações)	
		1891-1890			1890-1889			Totaes		Diferença a favor de					
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	89- 1890	1890-1889	1891-1890	1890-1889				
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida (1) . . .	de a	Jan.	689	Réis 51.879:510	Réis 75:296	681	Réis 53.582:640	Réis 78:682	Réis 96.749:570	Réis 93.948:210	Réis 771:360	Réis	(1) Compre-	
		13 21	" "	32.517:200	76:222	"	34.351:390	75:405	449.236:770	447.302:600	4.934:170	—	hende as li-		
	Nova rede garantida (2) . . .	8 14	Jan.	468	2.900:000	47:261	468	2.338:000	44:035	36.000:000	4.587:000	4.043:000	—	nhas de Les-	
		15 21	" "	3.000:000	47:857	"	2.810:000	46:726	8.600:000	7.397:000	4.203:000	—	te e Norte e		
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	—	ramaes de	
		10 16	" "	44.724:870	24:683	"	44.265:070	30:032	656.638:020	627.088:293	29.569:725	—	Caceres e		
Minho e Douro . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Coimbra e as	
Beira Alta . . .		10 16	Dezemb.	253	8.404:032	32:034	253	7.838:377	30:984	357.417:922	373.762:376	—	16.344:454	da nova rede	
		17 23	" "	7.633:276	30:074	"	8.400:745	33:441	365.051:498	382.223:124	—	17.174:923	Cintra, ur-		
		24 31	" "	10.599:967	41:897	"	10.629:878	42:045	375.651:465	392.852:999	—	17.204:834	bana e Cas-		
Guimarães . . .		10 16	Dezemb.	34	808:135	23:445	34	875:085	25:736	56.274:885	51.675:769	4.399:446	—	caes.	
		17 23	" "	4.073:155	34:563	"	980:825	28:847	57.348:040	55.636:594	4.684:446	—	(2) Compre-		
		24 31	" "	4.163:285	34:273	"	966:595	28:429	58.513:325	56.623:489	4.890:436	—	hende a linha		
Norte de Hespanha . . .		1 7	Jan.	2863	P. 1.441:777	P. 388	2863	4.102:692	385	4.444:777	4.102:692	9:083	447:222	de Torres-Fi-	
		8 14	" "	1.088:487	380	"	4.244:795	424	2.200:264	2.347:486	—	348:884	gueira e ra-		
		15 21	" "	991:242	347	"	4.223:874	428	3.194:476	3.343:337	—	—	rellos.		
Madrid—Zaragoza—Alicante . . .		4 7	Jan.	2672	856:955	320	2672	807:207	302	856:955	807:207	49:748	—	—	
		8 14	" "	910:045	340	"	928:583	347	4.766:999	4.735:790	31:209	—	—		
		15 21	" "	950:716	335	"	928:940	347	2.747:746	2.664:730	32:986	—	—		
Andaluzes . . .		24 31	Dezemb.	894	290:043	324	894	348:554	346	43.591:305	43.144:646	446:689	—	—	
		4 7	Jan.	239:238	267	"	221:922	248	239:238	221:922	17:346	—	—		
Madrid—Caceres—Portugal . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Almansa—Valencia—Tarragona . . .		21 31	Dezemb.	393	324:585	848	393	339:705	864	339:705	44.743:308	—	430:743	—	
		4 10	Jan.	243:197	649	"	224:730	574	224:730	224:730	48:767	—	—	—	

Linhos portuguesas

Fuzão de Companhias.—Estão fixadas as bases para a fuzão da Companhia Carril Americano com a Carris de Ferro do Porto, as quais são as seguintes.

O activo e passivo da Companhia Carril Americano do Porto à 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.

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

Este pagamento será efectuado pela Companhia Carris 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 actuais accionistas da Companhia Carris 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 disponíveis dos fundos de reserva das duas companhias, serão destinados á ligação das linhas e refórmula do material da Companhia Carril Americano, para ser adoptado ao serviço commun.

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

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

Campanhã á Alfandega do Porto. — Uma comissão 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 prejuízos aos expedidores de mercadorias.

Neste ramal já foi permittido aos expedidores e signatários de remessas de algodão, efectuadas na estação do Porto (A), com destino a qualquer das estações dos caminhos de ferro do Minho e Douro, faze rem 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 diferença 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.

Linhos hespanhóis

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 Saaguësa, pertencente á rede do Grande Central Hespanhol.

De Linares a Almeria. — A junta consultiva de caminhos de ferro, canaes e pontes, aprovou, 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 efectuado já as respectivas experiencias dos trabalhos metalicos da ponte sobre o rio Cardonner 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.— Olváu, 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 prejuízos 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 empreza 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 comunicação directa a localidade de S. Juan de Horta com Barcelona,

O tramway partirá da praça de Urquinaona, 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 povoacão pela ponte, e indo terminar na praça do mercado, onde será construída a estação.

Novo ramway. — Está annunciada para o proximo dia 16 de março a adjudicação da concessão d'un tramway movido por força animal, que partindo de Puerto 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 nesse anno o movimento foi de 1.546:376 d'aquelles e 69.126:922 destes.

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

Linhos estrangeiros

FRANÇA

Parece que se vai transmittindo á França o gosto pelas arroxadas construções ferro-riarias, de que a Suissa só, parecia ter o segredo.

O famoso caminho de ferro do Righi, vai 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 espetáculo dos vales 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 mes 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 empreza ferro-riaria, 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 ctja instalação lhe fosse confiada.

Os gastos, segundo esta proposta, permittem ás emprezas 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 marzo de 1890, vê-se que o Industão, contava n'aquelle data, 25:909 kilometros de vias ferreas, ou seja mais 1:378 do que em 1889.

Esta extensão é assim dividida:

Linhos 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 tesouro 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 acordo entre o pessoal technico superior das duas companhias, no intuito de desenvolver e de favorecer o tráfego commun, 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 aquele 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 igualmente 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 reducção alguma, de 180 contos de réis por anno durante o periodo de 10 annos, em dois pagamentos semestraes devendo realizar-se o primeiro em 1 de julho futuro.

A companhia portugueza entregará á do Grande Central Hespanhol, 70 mil obrigações do tipo de 3 p. c. perfeitamente iguais 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 á 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 prazo de 2 meses a contar de 1 de janeiro de 1893, 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 prazo de um anno a começo 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 atingir em média por anno 16:000 francos ou 2:880.000 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 despezas já feitas pela companhia portugueza, e dos novos subsídios a pagar, computando-as pelo seu valor nominal.

Taes são em resumo as bases do novo acordo que submetemos á vossa approvação.

Como naturalmente reconheceres, o fim e a vantagem principal d'esta combinação, consiste em se fixarem, e reduzirem de um modo considerável 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 pode facilmente transformar n'un 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 indefinidos até ao presente, não só pelo que respeitava á importancia annual, mas ainda enquanto ao prazo por que durariam, não era possível liquidal-os pela maneira porque agora se pode fazer.

Além d'isto o reembolso das quantias gastas até esta data pela garantia dada á linha de Caceres torna-se muito provável n'un 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 tráfico commun 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 tráfico 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 francesa pelo bom accordo das duas companhias, cujos interesses são identicos.

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

A linha d'Oeste, que brevemente será aberta á exploração deve aumentar os productos da de Caceres, diminuindo assim os nossos encargos, como já dissemos; mas por outro lado a necessidade de dar organisação 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 tráfico que offerecem as zonas ricas que deve servir, e retirar assim maiores benefícios 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 oferece, 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'un curto periodo.

O pagamento dos subsídios a que ficaremos obrigados durante dez annos, corresponde a uma annuidade de 57:810\$600 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, acrescendo a nossa receita liquida toda a diferença.

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

Com efeito em vista das circumstancias especiaes em que se achará a nova rede hespanhola é lícito contar com productos consideraveis da exploração, porque a zona que de Madrid vai 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 receiar, o que não se dará em tão subido grau se a sua exploração estiver isolada de outras linhas em Hespanha.

Pode 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\$000 réis, inferior á receita kilometrica actual de todas as linhas do Norte de Hespanha, uma compensação dos sacrifícios que teem 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 attingirá aquella média, 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 commun, procurando fomentar as relações commerciaes dos dois paizes, e o transito de mercadorias e passageiros através da Peninsula.

A acção proveniente do acordo das duas companhias será assim muito mais benefica e útil 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 aprovação, de que resultará cessar a nossa responsabilidade na exploração das linhas de Cáceres e d'Oeste, e um melhoramento considerável na situação financeira da companhia pela redução importante e immediata dos nossos encargos, e pelo reembolso dos sacrifícios realizados.

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 attenções e esforços, e promover mais efficazmente o desenvolvimento do trafico melhorando ao mesmo tempo quanto possível 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 especiais para escripturação commercial, e practica das linguas franceza, ingleza e alema. 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 de qualquer curso superior. Ha aulas para praticas que são pagos mediante ajuste particular. N'a quem os requisitar.

is e externos ensinando-se todas as disciplinas que constituem os preparatorios para franceza e ingleza. O desenho, musica, piano, dança, canto coral, gymnastica e escripturação. A escola se fornecem exemplares do respectivo regulamento, podendo ser enviados

fundador — Fernando d'Oliveira Bello dos Anjos.



LEC

TORNOS MECHANICOS

TUBOS DE FERRO

MACHINAS A VAPOR
E INDUSTRIAIS

MOTORES A GAZ

PREÇOS LIMITADISSIMOS

BOHRMANN & C. A.
(EM COMMANDITA)

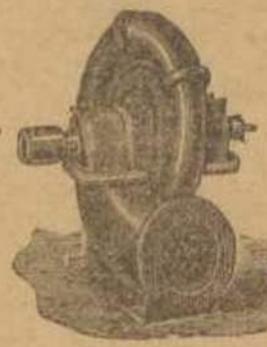
Rua Luís de Camões da Gama, 43 a 49 — LISBOA



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 — 64
LISBOA

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

Montagem e conservação de telegraphos, telephones, campainhas electricas, porta-vozes, etc. Fabricação de pilhas de todos os sistemas.

Construção, montagem e ensaio de pára-raios nas melhores condições de segurança.

Instalações para luz eléctrica por meio de máquinas, pilhas ou acumuladores.

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

Colocação de fechaduras pneumáticas em portas, portões, caixas fortes, etc. Relógios para estações telegráficas.

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

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

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

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

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 anunciante emprega nas suas oficinas as máquinas mais perfeitas para a boa e rápida 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 Pharoes, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, o Caminho de Ferro do Algarve, os Caminhos de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão, etc., etc., como também as primeiras casas particulares e Empresas do País.

H. PARRY & SON

Officinas de máquinas, caldeiras

CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

ESTALEIRO

NO

LISBOA

GINJAL

COMPANHIA NACIONAL
DE
FUNDIÇÃO E FORJAS

Sociedade anónima de responsabilidade limitada

CAPITAL RÉIS 337.500.000

Caldeiraria, Serralheria e Fundição

MACHINAS e caldeiras a vapor, tectos de ferro e zinco, vigamentos de ferro, apparelhos de 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.^a 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 ANTWERPEN

O paquete **LA PLATA**

Esperado em 2 ou 3 de Fevereiro

As accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo destes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portugueses.

AGENTES

Em Lisboa: — KNOWLES RAWES & C. — R. dos Capelistas, 31, 1.^a

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

Antonio M. Rato & Filhos

298, R. 24 DE JULHO, 314

LISBOA

Vendem por preços muito vantajosos:

Cantarias de todas as espécies. Basalto, marmores. — Tubos de gres, 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

SISTEPIE E FOL MAS DE PAGAMENTO

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24

LISBOA

SOCIÉTÉ ANONYME INTERNATIONALE

◆◆◆◆◆ DE ◆◆◆◆◆

Construction et d'Entreprise de Travaux Publics

Siege Social: BRAINE LE COMTE (Belgique)

ADMINISTRATION: BRUXELLAS. 74 BOULEVARD DU HAINAUT

Representée 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 Séville — 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 construções metalicas.

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

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

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

Felten & Guilleaume, Carlswerk, para cabos subterraneos e submarinos, cabos de transmissão e extração, arames de aço, ferro cobre e bronze, estanhados, galvanizados, crus e recozidos, para telegraphos, telephones, molas, parafuzos, tela metálica e quinquilheria; especialidade em espinhos artificiais para vedação das linhas férreas e dos campos de pasto de gado.

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

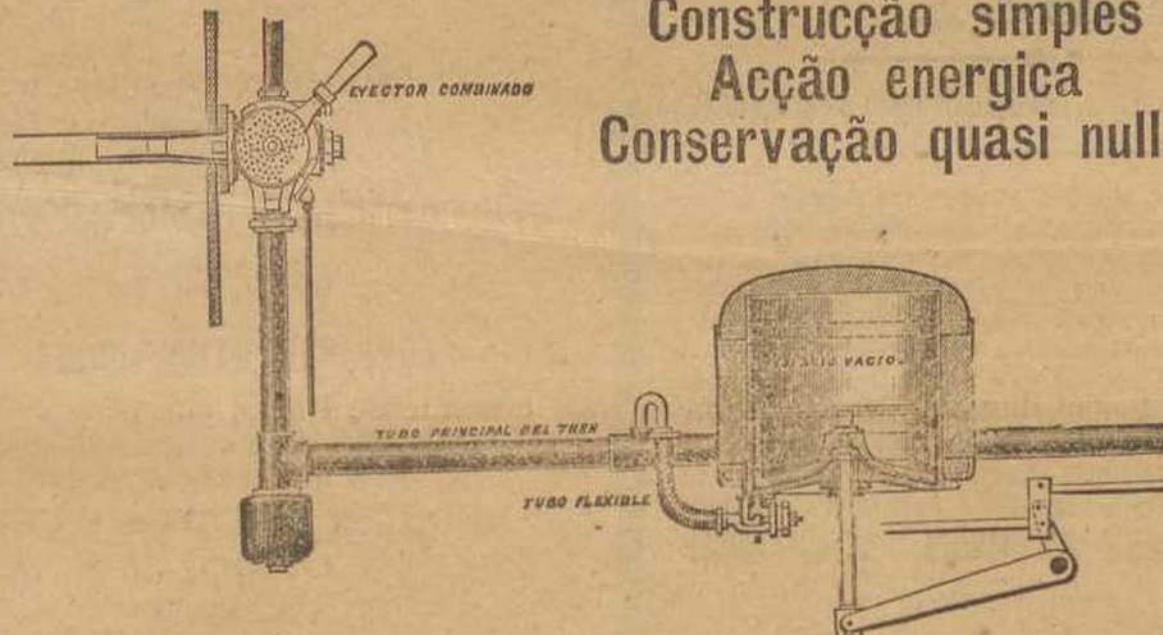
Companhia do FREIO DE VACUO

Direcção Geral: 32 Queen-Victoria Street, Londres

MEDALHAS D'OURO

Exposição Universal de Paris, 1878
Internacional de Londres, 1885
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 ate fin 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 Italianksaia.
AMSTERDAM, O. Z. Woerbugwall, 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 ingleses, alemães e franceses
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 Victor 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 metais

Encarrega-se de nikear, dourar, pratear ou cobrear todo e qualquer objecto metálico, garantindo a solidez e beleza dos trabalhos executados n'este 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 exijam.—Funis para algeroz de seis ou mais modelos.—Tubos lisos ou com canelluras, curvas ou cotovellos para os ditos, tubos de zinco ou ferro.—Aguilhas ou pyramides, cataventos, ventiladores extractores de rotação ou de qualquer sistema.—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.

Variadíssimo sortimento de grades para balcões, sacadas, varandas, etc.; grande diversidade de ornatos próprios 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 ornamentais e outras, como de peças de máquinas, sem exclusão de rodas dentadas e acessórios que requeiram igual precisão.

ALMEIDA & C. A.

2—TRAVESSA DO ATHAYDE—6

LISBOA

Encarregam-se de todo o género de obra em metal, vendem e collocam campainhas eléctricas, telephones, pára-raios e tubos acústicos, encarregam-se de nickelar, dourar, pratear e platinar, tornecem e concertam apparelhos de physica, de telegraphia eléctrica e quaesquer instrumentos de precisão, verificam-se pára-raios.

 Encarregam-se da montagem de apparelhos para luz eléctrica, 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.

ESPAÑADORES 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

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 Espanha

PELOS RÁPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA—SUL-AMERICANANos dias 4, 11, 18 e 25 de cada mês
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 Ferregal de Cima, 2

EM MADRID

Cesar Féreal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal—HAMBURGO**COLLEGIO DA SANTÍSSIMA TRINDADE**

FUNDADO EM 1861

RUA DO ARSENAL, 148, 3.^o ANDAR**LISBOA**Admittem-se alumnas internas, semi-internas e externas ensinando-se francês, inglês, alemão, italiano, música, 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 língua francesa é obrigatória no collegio, havendo para isso, uma professora parisiense, interna.

As meninas que de princípio paguem 4\$500 réis mensais, tem direito aos cursos completos de português, francês, rudimentos de música, todos os bordados, flores, etc., e ao transporte em carro reservado em serviço do collegio. Todas as mais discípulas, que preferirem pagar as classes que frequentarem, segundo os estatutos do collegio, podem igualmente ser transportadas no carro, mediante um pequeno aumento 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 encomendas para exportação