



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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 — Rua de Santo Antão, 109 — LISBOA

BRINDE

AOS SRS. ASSIGNANTES E ANNUNCIANTES

Os nossos estimaveis leitores receberão com este numero o folheto — Hommage du Chemin de fer du Saint Gothard — a que nos referimos no numero passado.

E' um interessante folheto de 32 paginas ilustrado por 20 gravuras, acompanhado de dois mappas a cores e coberto por uma artistica capa em chromo.

Nada havíamos promettido, e pedimos-lhes que o aceitem como prova de que não perdemos o menor ensejo de ser agradavel aos nossos assignantes e annunciantes.

SUMMARIO

O decreto de 21 de Abril.

A nossa carta da Belgica por A. Urban.

Parte oficial.—Decreto de 21 e portarias de 20 e 26 d'abril.

A Companhia «La Veloce.»

A hora universal.

A tarifa de assignaturas.

Excursões em Portugal.

Necrologia.

Salamanca à fronteira portugueza.

Serviço do correio.

Boletim financeiro de Lisboa, por J. F.

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

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Ascensores de Lisboa.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Linhos portuguezas.—Elevador de Villa Nova de Gaya—Atravez d'Africa—Pungue Lourenço Marques—Passes para os empregados da linha do Estado.

Linhos hespanholas.—De Liliares a Almeria—Puerto de Santa Maria—De Valladolid a Ariza—De Olot a Gerona—Sau Feliz de Guixols e Olot a Gerona—Sierra de Alhamilla a Almeria—Abertura de lidas.

Linhos estrangeiras.—França—Suissa—Hollanda—Syria—Transvaal—Estados Unidos—República Argentina—Australia.

Livros sobre caminhos de ferro.

Notas varias.—Congresso dos caminhos de ferro—A maior gare do mundo.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Mercado de metas.

Agencias recommendedas.

Anuncios.

O decreto de 21 de Abril

ESTE documento, que adeante publicamos na Parte Official d'este numero, veiu agitar as aguas mansas em que, nos ultimos dias, singrava a companhia real dos caminhos de ferro, e trazer de novo para a tela das discussões as questões da sua administração.

Com effeito, esse decreto tem grande importancia no viver da companhia, porque significa que o governo entendeu tomar uma parte mais activa do que até hoje na direcção dos seus negocios, mas, quanto a nós, o que não tem é a feição, que muitos lhe atribuem, de

uma declaração de guerra á entidade companhia, ou, o que seria o mesmo, á entidade conselho que a representa.

Mais de uma vez o dissemos n'este jornal: a importancia d'esta companhia é tal, para o paiz, que o estado não pode considerar indiferente o bom ou mau caminho da sua situação presente e futura.

E assim o entenderam também todas as situações passadas, quando repetidas vezes a auxiliaram a vencer as suas dificuldades.

Nos ultimos dias da gerencia do ministerio transacto, um dos ultimos actos do ministro das obras publicas foi a nomeação de uma commissão de syndicancia, (portaria de 12 de janeiro ultimo) que desde logo encetou os seus trabalhos de averiguación sobre todos os actos administrativos do conselho e sobre o estado financeiro da companhia.

D'estes trabalhos teem sido comunicados os resultados ao governo, á proporção que vai estando concluida cada uma das partes.

Na assemblea geral de janeiro votou-se que fizessem parte do conselho de administração 6 representantes de obrigatarios estrangeiros, e em virtude de acordo com estes foi depois resolvido que uma commissão delegada d'esse conselho dirigisse os negocios da companhia, compondo-se de quatro dos administradores estrangeiros e tres dos portuguezes.

Entretanto a companhia, vendo-se ameaçada de sofrer arrestos nas suas receitas por parte de alguns credores recorria para o governo, pedindo que fosse esclarecida a lei, de forma que ella não tivesse que interromper a exploração em virtude das execuções a que estava sujeita.

Essa representação é do theor seguinte:

«SENHOR.—A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, sem embargo de ter realizado um accordo com os representantes de obrigações da mesma Companhia, constituindo uma commissão delegada administrativa, tirada do conselho d'administração, como permitem os seus estatutos, e composta de 7 membros, dos quaes 4 são escolhidos entre os administradores nomeados pelos mesmos obrigatarios, que representam tres quartas partes do capital empregado na empreza, e os restantes entre os demais membros do conselho, acha-se ameaçado de ver suspensa a exploração das linhas.

«O accordo feito com os obrigatarios, como já teve occasião de representar ao governo de vossa magestade em 3 do corrente, se importa de facto um valioso processo no caminho do restabelecimento de credito da Companhia, não é bastante para evitar os resultados das execuções que a ameaçam, e que podem, effectuada a penhora, impedir a exploração das linhas administradas pela mesma Companhia.

«Sem contar com as garantias de juro, as receitas brutas da empreza, na totalidade, podem ser avaliadas

em 3:200 contos, e as despezas de exploração em metade d'essa quantia; ficando 1:600 contos para os encargos das obrigações que sóbem a 2:640 contos, numeros redondos.

«Existe, porém, uma dívida fluctuante que não baixará de 9.600 contos. Os credores d'essa dívida são os que ameaçam a Companhia e principalmente a sua exploração. Penhoradas as receitas e outros valores, aliás de sobra não só para a mesma exploração, mas para auxiliar a resolução da sua situação financeira, o serviço das linhas corre o risco de ser interrompido, e tal interrupção importará prejuizos incalculáveis, não só para a Companhia, mas para um importante serviço público, e converter-se-ha em obstáculo invencível á reorganização da empreza e ao acabamento das obras a que está obrigada por contrato com o governo.

«E se o decreto de 31 de dezembro de 1864 em algumas das suas disposições pretendeu evitar a interrupção das linhas ferro-riarias, é omissa em pontos importantes, sobre o assumpto.

«Por isso a Companhia, achando-se sob a acção imediata da execução de algumas penhoras, facto que, se se realizasse, a impossibilitaria de explorar as suas linhas, apesar de não estar em situação de insolvencia como acima se mostra, vem pedir a vossa magestade que se digne determinar que as receitas da mesma Companhia sejam temporariamente incluidas na disposição do art. 38.^o do decreto com força de lei de 10 de dezembro de 1864, ou outra qualquer providencia que à sabedoria do governo de vossa magestade pareça mais conveniente, para evitar que o serviço das linhas ferreas de que a Companhia é concessionaria possa ser interrompido pelas razões que acabam de ser expostas, pelo que

E. R. M. — Lisboa, 9 d'abril de 1892.»

Ora os considerandos do decreto de 21 de abril não são, a nosso ver, mais do que uma aclaração sobre a interpretação de diversos artigos do contrato, provando que elle se oppõe por completo, implicitamente, embora o não diga de uma forma clara e precisa, a que tais execuções se levem a efeito.

A lei é uma, e as interpretações são mil, disse um sabio jurisconsulto; quem, sem preocupações de oposição systematica, ler os considerandos do questionado decreto, concluirá, de certo, que a solução por elles dada a uma questão momentosa, para o viver da mais importante companhia do paiz, é perfeitamente natural e logica, para o fim que era mister ter em vista.

A segunda parte d'esse documento (porque, evidentemente, elles se divide em duas partes) nasce espontaneamente do estado da questão.

A assembléa geral da companhia auctorou a entrada no conselho gerente dos seus negócios aos representantes dos obrigatarios;

Para tornar mais effectiva e activa a gerencia por parte d'estes, o conselho delegou os seus poderes n'uma commissão que o representava;

Mas o Estado é tambem créder da companhia, e créder por uma verba que não pôde deixar de classificar-se considerável;

Nada mais regular, portanto, que esse créder se faça representar na commissão.

Mais ainda: Pelos antigos como pelos novos estatutos a maioria do conselho de administração tem que ser composta de cidadãos portuguezes domiciliados no paiz.

Para se obtemperar, porém, ás exigencias dos credores estrangeiros, a commissão a que acima nos referimos não pôde ser formada de maneira a que n'ella

predominasse o elemento portuguez. A entrada de mais dois membros nomeados pelo governo veiu accudir a essa falta.

Mas fazendo-o, o governo contrariava as bases do acordo, quebrando-o pela introdução de mais dois commissionados portuguezes, ficando estes em maioria.

Para compensar esta sua exigencia, o estado entendeu dever dar mais força aos resultados d'esse acordo, confirmando nos logares de membros d'essa commissão os que para ella haviam sido nomeados pelo conselho.

E aqui está, de deducção em deducção, como, no nosso parecer, se explica perfeitamente o decreto de 21 d'abril, e o estado da questão que tanto tem dado que fallar.

Deve-se acrescentar ainda que a propria escolha do presidente d'essa commissão explica a conclusão a que acima chegamos. O sr. Barros Gomes, alem de um caracter da maior respeitabilidade, é tambem director do principal estabelecimento bancario do paiz, pelo qual foram feitos importantes adeantamentos á companhia, com auctorisação do governo. A sua entrada na gerencia da companhia estava, portanto, naturalmente indicada, como representante, por todos os motivos, de um dos maiores credores.

A commissão, assim completa, tomou posse no dia 26, reservando-se o conselho o direito de protesto sobre a interpretação do decreto.

No dia 28 o conselho da Companhia escolheu os tres membros que serão propostos para, em conformidade com o decreto, substituir os administradores portuguezes nas suas ausencias, sendo estes os srs. conselheiro Carrilho em substituição do sr. conde de Magalhães, Teixeira de Queiroz pelo sr. Castro Guimarães e Paes Villas Boas pelo sr. Victorino Vaz.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 25 de abril.

O *Moniteur Beige* publicou a lei do orçamento da dívida publica para o exercicio de 1892, e a que approva o acto geral da conferencia de Bruxellas e declaração n'elle anunciada, as quaes começaram a vigorar em 1^o do corrente. Segundo esse orçamento, este paiz terá que pagar, em 1892, 103.211:797 francos de juros.

A segunda camara dos Estados Geraes da Hollanda aprovou a convenção de 30 de outubro de 1890 com a Belgica, para a vigilancia commun da navegação e pilotagem do Escant.

Segundo a estatistica, que o governo acaba de publicar, os resultados do commercio exterior da Belgica, em fevereiro de 1892, são muito satisfactorios.

O valor da importação foi de 117.206:000 francos, ou seja o aumento de 1% sobre fevereiro de 1891. A exportação elevou-se ao valor de 80.125:000 francos, aumentando 10% sobre igual mez do anno findo.

A camara de commercio de Anvers acaba de dirigir-se ao governo e á cidade, pedindo que se continuem sem demora os trabalhos da commissão de instalações

maritimas, parados desde a retirada dos delegados d'aquelle cidade.

Pelo estado comparativo do movimento do porto d'Anvers durante o mez de março e no 1.^º trimestre dos annos de 1892 e 1891, vê-se que entraram em março n'aquelle porto 340 navios com uma tonellagem de 362.852 tonelladas, contra 411 com 407.718 tonelladas em 1891. No 1.^º trimestre entraram 1.016 navios contra 886 em 1891.

Annuncia-se a proxima venda em Anvers d'uma quan-tidade de marfim que se eleva a 31.800 kilos.

De 1 de janeiro a 2 d'abril foram exportados de New-York para aquelle mercado 6.156:000 gallões contra 3.322:800 gallões em 1891.

A exportação de New-York para Anvers durante a semana finda em 28 de março foi do valor de 362.711 dollars.

A Sociedade Cockerill tem, segundo consta, idéa de estabelecer uma succursal de altos fornos na China. Nos estabelecimentos d'esta sociedade, na Belgica, fazem actualmente aprendizagem uns doze chinezes, e esperam-se mais uns trinta. Teem agradado muito pela sua intelligencia.

O conselho superior da industria e do commercio vae ser convocado para fixar as bases em que deverão ser abertas as negociações com a Hespanha para a conclusão do tratado de commercio, visto o actual, entre a Belgica e a Peninsula, terminar em 30 de junho proximo.

No projecto de lei proposto por Mr. Baernaert sobre as modificações a adoptar na pauta para os direitos de entrada de diversas mercadorias nota-se, em relação ás fundições, a suspensão da livre entrada provisoria e a redução dos direitos a 1,50 francos por tonellada para as fundições de todas as classes, comprehendendo o aço fundido em bruto e o ferro velho.

O tribunal do commercio pronunciou a sua sentença, largamente fundamentada, na accão a que me referi na minha carta anterior, imposta ao Estado sobre a applicação da tarifa especial n.^º 6, resolvendo que o beneficio d'essa tarifa não pôde ser concedido ás mercadorias para exportação carregadas em fragatas, para serem ulteriormente passadas a navios de alto bordo; o que seria estender os efeitos do contracto de transporte, além do acto de descarga dos wagons, ficando o Estado obrigado a uma vigilancia impossivel de exercer.

E' natural que esta decisão seja ainda submettida ao tribunal superior (Cour de Cassation).

No ministerio d'Agricultura procedeu-se ha dias á abertura das propostas para os trabalhos do porto de Bruges. Era numerosa a concorrença.

Apresentaram-se duas propostas: a 1.^a de MM. Coiseau, engenheiro, de Paris, e Jean Cousin, de Saint Gilles, com um orçamento de fr. 37.490.436; outra de MM. Casse, A. Goosens, Luekens e Coppieters, cujo orçamento é de 39.183.638,74 francos.

A commissão mixta, presidida pelo Burgomestre, tomou conhecimento dos planos e orçamentos e enviou-os

a duas sub-comissões, uma financeira, outra tech-nica.

O exame profundo e especial é tanto mais necessa-rio quanto é certo que a disposição do «avant-port» e mesmo a dos planos das duas installações locaes são inteiramente novas nos dois projectos.

O comité Bruxellas-porto-de-mar foi recebido em au-dienca pelos deputados de Bruxellas nas camaras.

O fim da entrevista era obter do governo um aug-mento do subsidio para a transformação do canal de Willebroeck. Os senadores e deputados foram unani-mes em reconhecer que o concurso financeiro do Esta-do devia ser elevado a 10 milhões.

Na sessão de 11 o conselho commercial d'esta capi-tal adoptou as conclusões do relatorio do conselheiro Sleens, sobre a elevação de 8 milhões a 12.400:000 fran-cos, e participação da cidade nos trabalhos. Se o gover-no augmentar tambem a sua subvenção, como é de es-perar, a questão estará proxima a resolver-se.

Foi apresentado nas camaras o orçamento para 1893. O relatorio calcula o excedente das receitas provaveis em 3.800:000 francos, que ficarão reduzidos a 2.300:000 se se deduzirem os creditos para o pagamento do juro dos capitaes, pedidos em 1892 para despezas extraor-dinarias, e a annuidade resultante do resgate da rede te-lephonica.

As receitas figuram com um aumento de 2.043:000 sobre 1892; as despezas sobem sómente 131.339.

A repartição internacional de tarifas aduaneiras vae em breve publicar as de Hespanha e da Russia.

A camara syndical dos tabacos de Bruxellas repre-sentou ás cõrtes pedindo que seja sobre-carregado com um direito de entrada de 900 francos por 100 kilos, os charutos e cigarros de fabricação estrangeira.

Desde 1 do corrente começaram a vigorar duas no-vas tarifas para o transporte de carvão de pedra, coke e briquettes entre as estações dos caminhos de ferro rhenano westphaliano e as localidades belgas servidas pela rede do Grande Central.

No dia 15 começou outra nova, para as mesmas mercadorias, de Anvers, Borgerhout, Louvain e outras zonas carboniferas do Grande Central Belga, com des-tino ao Palatinado.

No dia 13 reuniram as assembléas geraes das compa-nhias Anvers-Rotterdam e Grande Central Belga, sob a presidencia de Mrs. Stoelet, assistindo MM. Montefiore e Dewael. Apenas dez accionistas assistiram ás reuniões, perguntando um o que havia sobre os boatos de res-gate, que teem circulado ultimamente nos jornaes e que me tenho abstido prudentemente de reproduzir.

O presidente respondeu:—«Esses boatos são uma «phantasmagoria que se reproduz periodicamente, sem «pre que se pretende produzir uma fluctuação na cota-ção, geralmente tão placida, das nossas acções.»

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

2.º Repartição.—Caminhos de ferro

Tendo me representado a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes acerca da necessidade de incluir temporariamente a receita das respectivas linhas na disposição do artigo 38.º do decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1864, ou de adoptar outra qualquer providencia para obstar a que o serviço das linhas ferreas, de que é concessionaria, possa ser interrompido, pois que está sujeita a varias execuções, e, efectuada a penhora, torna se impossivel a exploração, não bastando, para evitar os resultados das execuções que a ameacam, o acordo realizado com os representantes de obrigatorios, que deu lugar á constituição de uma commissão delegada tirada do conselho de administração e de administradores nomeados pelos mesmos obrigatorios;

Considerando, que nas receitas necessarias para a conservação e exploração das linhas não pode ser admittida penhora, nem arresto, alias não poderia a empreza manter, durante o prazo da concessão, em bom estado, a exploração e o serviço da linha ferrea e suas dependencias com todo o seu material fixo e circulante, para assim entregar depois tudo ao estado, conforme os artigos 25.º e 26.º do respectivo contracto;

Considerando que a penhora ou arresto nas receitas da companhia, necessarias para a conservação das linhas ferreas e suas dependencias, bem como do material fixo e circulante e mais um quinto, seria incompativel com o direito reconhecido ao governo, de se apropriar d'essas receitas para mandar proceder ás reparações ordinarias e extraordinarias, quando a companhia, devidamente intimada, se recusar a fazel as, e para lhe impor a multa do quinto, segundo o artigo 66.º do contracto;

Considerando que as receitas necessarias para a exploração também não podem ser penhoradas, nem arrestadas, pois que, no caso de interrupção total ou parcial da exploração, cumpre ao governo prover por sua propria auctoridade, provisoriamente, para que a exploração continue *por conta da empreza*, conforme o artigo 67.º do contracto, o que não poderia cumprir-se sem as receitas correspondentes estarem inteiramente livres;

Considerando que, estando assim perfeitamente regulados no respectivo contracto os direitos e as obrigações do estado e da companhia acerca das receitas necessarias á exploração e á conservação da linha com todas as suas dependencias e respectivo material, e ás reparações ordinarias e extraordinarias e á imposição da multa do quinto, não ha que deferir n'este ponto da representação;

Considerando, porém, que a providencia n'este momento mais vantajosa para o estado e para a companhia é a que melhor garanti a effectividade da intervenção simultanea dos diferentes interessados na gerencia da empreza, como foi reconhecido no acordo, e na proporção do mesmo acordo estipulado, enquanto durarem as circumstancias difficeis da empreza;

Considerando que o estado, alem dos direitos derivados do contracto e de outros actos posteriores, tem hoje n'ella empenhados altos interesses, visto ser-lhe créedor de 5.000:000\$000 a 6.000:000\$000 réis;

Considerando que, nos termos da representação, e mesmo em face das disposições especiaes do contracto, o governo está autorizado a adoptar as providencias necessarias para garantir a representação de todos os interesses na administração da empreza, enquanto não melhorar a sua situação:

Hei por bem, conformando-me com o voto unanime do conselho de ministros, decretar o seguinte:

Art. 1.º Uma commissão de nove membros, que serão o digno par do reino, ministro d'estado honorario e conselheiro d'estado, Henrique de Barros Gomes, o digno par do reino, presidente da respectiva camara, conselheiro Antonio Telles Pereira de Vasconcellos Pimentel, o ministro d'estado honorario, conde de Magalhães, o bacharel Manuel de Castro Guimarães, Victorino Vaz Junior, Danican Philidor, Armand Ferré, Kergall, e Henrique Honemser, dos quaes o primeiro servirá tambem de presidente e o segundo de vice-presidente, administrará provisoriamente a empreza de conta da companhia.

Art. 2.º A substituição de qualquer dos membros da commissão recairá sempre em individuo, que represente na empreza a mesma ordem de interesses, que representava o substituido.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 21 de abril de 1892.—REI—Visconde de Chancelleiros.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes publicado em diversos jornaes um aviso com data de 7 do cor-

rente mez, em que annuncia abrir concurso para arrendamento de terrenos junto á estação de Alcantara-terra com serventia para a rua da Fabrica da Polvora, os quaes se acham na posse da referida companhia e estão comprehendidos nos cedidos pelo Estado aos concessionarios da linha ferrea de Lisboa a Cintra e Torres Vedras e ramal da Merceana, e lhe foram entregues pelo ministerio da guerra nos termos do art. 33.º do contracto de 10 de junho de 1882, e em virtude do disposto na portaria de 21 de junho de 1884, como informa a respectiva direcção fiscal;

Considerando que o art. 33.º do citado contracto prescreve muito expressamente que o governo concederia á empreza todos os terrenos e edificios do Estado que devessem ser ocupados pela linha que faz objecto do contracto, e que a referida companhia annunciando o arrendamento d'aquelles terrenos demonstra evidentemente que não são ocupados pela linha;

Considerando que na prescripção 4.º da mencionada portaria de 21 de junho de 1884 é determinado que se faça devolução aos proprietarios expropriados das porções de terreno que não tiverem sido applicadas aos fins para que foram expropriadas:

Determina sua magestade El-Rei que seja intimada a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes a suspender todo o processo de arrendamento dos referidos terrenos anunciado, e que os mesmos terrenos e edificações voltem para a posse do ministerio da guerra.

O que se comunica ao director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 25 de abril de 1892.—Visconde de Chancelleiros.

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 17 de março findo: ha por bem aprovar o projecto e respectivo orçamento, na importancia de 3:4000\$000 réis, datados de 17 de fevereiro ultimo, de uma plataforma para limpeza e reparação dos vapores pertencentes á direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, e ordenar que o respectivo director faça proceder á execução dos trabalhos por empreitadas ou tarefas, ficando auctorizado a dispensar com este serviço até á totalidade do orçamento mencionado.

Outrosim, determina o mesmo augusto senhor, que o referido director elabore o projecto e orçamento das obras necessarias para se fechar a mencionada plataforma pelo lado de leste e da collocação de umas portas pelo lado do poente.

Paço, em 26 d'abril de 1892.—Visconde de Chancelleiros.

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

Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 11 do corrente mez: ha por bem aprovar o projecto de modificação da agulha na estação de Carcavellos, do ramal de caminhos de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, e remettido pelo respectivo director fiscal com o seu officio n.º 305 de 31 de marzo findo.

Paço, em 20 de abril de 1892.—Visconde de Chancelleiros.

Para o director da primeira direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 7 do corrente: ha por bem aprovar o projecto datado de 3 de fevereiro ultimo, da modificação das vias da estação do Cacém no caminho de ferro de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 20 de abril de 1892.—Visconde de Chancelleiros.

Para o director da primeira direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

A companhia «La Veloce»

Mais uma importante linha de vapores das que fazem a sua carreira entre a Europa e os portos da America do Sul passou a aproveitar a excellencia do nosso porto para fazer escala em Lisboa.

A importante companhia *La Veloce* inaugurou no dia 23 as suas visitas a Portugal, na passagem de Genova para os portos do Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, com o seu bello vapor *Vitteria*, e continuará vindo a Lisboa mensalmente com os seus vapores d'aquelle carreira.

Para esta inauguração os activos representantes da companhia em Lisboa, os srs. José Antunes dos Santos & C.^a, tiveram a amabilidade de fazer diversos convites, entre os quaes foi considerada a imprensa de Lisboa.

A disposição dos convidados foi posto o vapor *Vittoria* que os conduziu a bordo do seu homonymo pela 1 hora da tarde.

Fazia as honras da recepção o nosso amigo sr. Albuquerque de Orey, socio da empreza representante em Lisboa da companhia *La Veloce*, do qual receberam todos os visitantes as maiores amabilidades.

A bordo do *Vittoria* fomos recebidos pelo digno capitão o sr. G. Poggi, um attencioso cavalheiro do mais fino trato, a par de um marinheiro da mais atinada pratica, secundado por outros agentes de bordo que nos receberam com a mais captivante delicadeza.

O *Vittoria* é, como os mais modernos e aperfeiçoados vapores das grandes carreiras, uma cidade fluctuante, onde se tem empregado todos os processos para acabar quanto possível com os incomodos e perigos das longas viagens outr'ora tão temerosas.

As accomodações de 1.^a e 2.^a classe teem todos os melhoramentos e confortos; vastos quartos, alguns mesmo em que os beliches foram substituidos por camas de ferro ou de madeira, largas e commodas como as de qualquer hotel de 1.^a ordem; outros teem annexo quarto de banho e retrete.

Na 3.^a classe tambem foi cuidado o caso de dar a estes passageiros a maior commodidade em vastidão para passeiar e respirar livremente, tendo á sua disposição toda a coberta de proa e o respectivo castello, onde uma infinidade de colonos italianos, emigrantes para o Brazil e Republica Argentina, se entregavam aos seus jogos e trabalhos caseiros, n'um bem estar e á vontade que bem se differençavam d'esses montões de gente enfardada, sem ar, nem luz, nem saude, nem hygiene, que temos visto a bordo de outros vapores.

O *Vittoria* mede 132 metros de comprimento por 14 na sua maior largura; tem 4:150 tonelladas de arqueação na machina de triplice expansão da força de 6:500 cavallos com que pôde fazer 16 milhas por hora, accommodações para 320 passageiros de 1.^a e 2.^a e 1:000 de 3.^a classe. E' illuminado por 320 lampadas electricas, tendo porem illuminação supplementar, a azeite, para o caso de qualquer desarranjo na outra.

A sala de jantar é a mais vasta e luxuosa que temos visto em vapores, tendo logar para mais de 100 pessoas bem á vontade, e sendo illuminada por 60 lampadas electricas de grande intensidade. As condições de segurança são tambem de primeira ordem.

O casco é todo forrado de aço. Por uma engenhosa disposição, o *Vittoria* pode dividir-se em 8 compartimentos perfeitamente independentes e estanques o que permite que, em caso de sinistro irreparável, se note imediatamente a divisoria em que elle se deu, sem que por isso o restante do barco deixe de fluctuar.

Alem d'isso ha, nos turcos, 10 grandes escalerias salvavidas, provistos de grandes caixas de ar que os tornam insubmergeiveis, e de depositos de agua doce.

Os vapores da *Veloce* farão a travessia de Lisboa ao Rio de Janeiro em 13 dias e pelo preco de 650 francos em 1.^a classe e 400 em 2.^a, e para Montevideu e Buenos Ayres por 750 e 460 francos.

O *Vittoria* foi construido na fabrica R. Napier & C.^o de Glasgow, e, ao que nos consta, pertenceu ao governo do Mexico que, por occasião da ultima guerra o teve que ceder.

Terminada a visita a este confortavel paquete, foi oferecido um lunch composto das mais finas iguarias italianas e dos mais ricos vinhos especiaes d'aquelle

paiz, trocando-se affectuosos brindes ás familias reaes italiana e portugueza, a estes dois paizes e aos da America que os vapores da *Veloce* servem á companhia e aos dignos representantes d'ella em Portugal.

Coube-nos este ultimo, que aqui confirmamos, desejando que os activos agentes tirem o mais lisongeiro resultado dos seus trabalhos, tão lisongeiro como a recordação indelevel que deixou em todos os convidados a visita ao *Vittoria* e a amabilidade com que foram recebidos.

A frota da companhia compõe-se de 13 vapores, sendo ainda um de maior tonellagem do que este, o Nord-America, que é de 4:900 tonelladas, força de 8:500 cavallos e velocidade de 18 milhas por hora. Este vapor será o que virá ao nosso porto em 22 de maio.

Este, o *Vittoria*, Duqueza de Genova e Duque de Galliera são os mais velozes vapores da marinha mercante italiana e dos unicos 5 inscriptos no registro d'aquelle paiz como *Incrociatori*.

A hora universal

L'Industrie, de Bruxellas publica a este respeito o artigo que vamos traduzir, a um tempo interessante pelos esclarecimentos que nos dá sobre este importante assumpto e curioso pelo estylo picresco em que está escrito e em que a questão tem sido tratada por outros jornais:

No Canadá o Parlamento votou uma lei declarando legaes as horas *normaes*, adoptadas desde 1883 pelos caminhos de ferro, e, mais tarde, por grande numero de cidades.

Um projecto de lei semelhante foi apresentado á Camara e ao Senado dos Estados Unidos.

O governo inglez recommendou fortemente ás suas colonias os seus typos de horarios.

Em França, a lei de 14 de março de 1891 tornou legal o tempo médio de Paris para todo o paiz, incluindo a Algeria.

Na Belgica, a Sociedade do Grande Central Belga que, desde o 1.^o de junho ultimo, já havia introduzido a hora de Greenwich para o serviço interior da parte da sua rede situada na Alemanha, está disposta a estender o seu uso, sobre toda a sua rede, aos horarios destinados ao publico. Os caminhos de ferro do Estado e todos os caminhos de ferro concedidos adoptaram esta hora para o 1.^o de maio.

Na Hollanda, o governo auctorisou a adopção da hora de Greenwich, desde o 1.^o de maio proximo futuro, para o serviço interno dos caminhos de ferro holandeses.

Na Prussia, a «Mitteleuropäische Zeit» (hora de Greenwich, mais um) substitue para este mesmo serviço a hora de Berlim desde o 1.^o de junho ultimo. Mas é provavel que se realize proximamente, n'aquelle paiz, uma reforma radical da hora.

Os governos dos estados da Alemanha do Sul (Baviera, Würtemberg e gran-ducal de Baden) introduziram, por seu lado, a *Mitteleuropäische Zeit* desde o 1.^o d'abril ultimo nos serviços, tanto externos como internos, dos seus caminhos de ferro. Esta introducção teve lugar, na mesma época, na Alsacia-Lorena.

Desde o 1.^o d'outubro ultimo a mesma hora está em uso em todos os serviços dos caminhos de ferro, correios e telegraphos da Austria-Hungria; já varias cidades austriacas adoptaram a mesma hora, e o dr. Peez, membro da camara, apresentou uma petição tendente a obter legislativamente a extensão da nova hora á vida civil para todo o imperio.

E' mais difícil prevêr a solução que prevalecerá na Italia onde se contam ainda numerosos partidarios do meridiano de Jerusalem.

Tudo isto não é pois novidade d'hontem, mas teem sido articulados tantos disparates contra o sistema da hora universal, por pessoas que nem sequer se déram ao trabalho de estudar o que ella é, que se tem podido ler sem espanto em certos jornaes quotidianos, que não queremos citar aqui para não os magoar, artigos no genero amavel seguinte:

«A teima d'aquella azémola de R. P. Boom resistiu entao a todas as observações: vão-se pôr brevemente os nossos caminhos de ferro á hora de Greenwich, para commodidade dos viajantes da linha de Douvres-Ostende que não terão mais que adiantar ou retardar os seus relogios.

«E' de absoluta necessidade que, de bom ou de mau grado, a hora de Greenwich se torne ao mesmo tempo a hora de todas as cidades do paiz. Ha quem dê pinotes, diz-se. De que serve isso? Não se alcançará senão crear embaraços e enfado ao publico.

«Hoje muita gente demais viaja diariamente, á qual as partidas e chegadas dos comboios servem para regular os seus negocios de todo o genero e o movimento é já demais, para que seja possivel haver uma distancia tão grande entre a hora dos caminhos de ferro e a hora das cidades. Seria isto por muito tempo uma trapalhada, com que toda a gente sofreria.

«E se convém, no anno proximo, ao R. P. Boom adoptar uma outra hora, a de S. Petersburgo, por exemplo, e decidir que ao meio dia será, nos caminhos de ferro, duas horas, será preciso para o interesse geral, que seja duas horas em toda a parte.»

E' difícil ser mais espirituoso!

Digamos algumas palavras sobre o verdadeiro estado da questão.

Depois da hora da Europa central ter sido adoptada por um grande numero de caminhos de ferro do centro da Europa, certos paizes adoptaram-a igualmente na vida civil, como acabamos de ver.

E' certo que o meridiano de Greenwich coincide favoravelmente com as fronteiras politicas dos estados europeus, o que é de natureza a facilitar a introducção da nova hora que, para um grande numero de cidades da Europa central, não differe da hora local senão em alguns minutos.

Como dissemos acima, na Austria-Hungria os caminhos de ferro já introduziram a nova hora desde o 1º d'outubro de 1891, enquanto que os do Sul da Alemanha o adoptaram no 1º d'abril de 1892 e que ella será obrigatoria para os caminhos de ferro do Verein a partir de 1 de maio de 1892.

Os caminhos de ferro do estado belga vão, por seu lado, adoptar sem demora a hora universal. Não sabemos exactamente o que a administraçao superior decidiu para pôr em execução esta medida. Mas para dar uma ideia da facilidade com que se pôde passar de uma hora á outra, faremos conhecer de que maneira ella foi adoptada para os caminhos de ferro austro-hungaro. Em 30 de setembro de 1891 foi dado ordem que todos os comboios deviam seguir o antigo horario até perto da meia noite. A esta hora os comboios deviam parar nas gares até que os relogios tivessem sido mudados conforme a nova hora. A partir d'este momento esta hora regulava a marcha dos comboios e achava-se assim introduzida de repente.

Em Bruxellas as companhias de tramways e de caminhos de ferro suburbanos estão grandemente emba-

raçados com respeito ao horario que vão adoptar, a partir de 1 de maio. Viu-se que é n'esta data que a administraçao dos caminhos de ferro applicará os novos horarios formulados segundo a hora de Greenwich.

Se os vicinaes e os tramways, que estão em correspondencia com as estações, adoptam a hora de M. Vandenpeereboom, já não estarão d'accordo com a cidade que conserva a sua hora, é cousa decidida, mas é por demais idiota!

A trapalhada vae ser pois completa, porque por mais facil que seja dizer que bastará basear-se em que a hora de Greenwich atraza dezasete minutos sobre a da cidade, nunca se chegará a acostumar o publico a esta esquisitice de duas horas diferentes que tanto parecem agradar a M. Buls!

Sabem as administrações communaes que se recusam a adoptar a hora de Greenwich, que prestam com isso ao publico um pessimo serviço?

Por isso e apezar da oposiçao ignorante de certa imprensa, pede-se a adopçao por qualquer forma, de uma hora universal.

E como prova, e para terminar este artigo, façamos ainda uma citacão que vale bem, como estylo e como elegancia, a primeira citacão que já acima fizemos.

«Esta reforma da hora não tem senso commun; é vexatoria; mas a oposiçao não obterá nada do R. P. Boom; é teimoso, como um mulo! Mais facil seria tentar deslocar o Palacio da Justica, empurrando-o, do que procurar fazer desistir o R. P. Boom d'uma decisao tomada. Os louros de Josué faziam-lhe insomnias. Decidiu portanto que, desde do 1º de maio, a hora dos caminhos de ferro já não seria a de toda a gente. Ninguem conseguirá fazel-o largar a presa.»

•Já o temos dito, e insistimos em o repetir mais uma vez enquanto é tempo: mais vale que todos cedam de boa vontade. E' impossivel, na vida actual, que a hora das estações não seja a dos outros relogios. O prazer d'uma resistencia, sem esperança de triumpho, não equivale a todos os incommodos, todas as trapalhadas que d'ahi resultarem para o publico. Porque é este, como sempre, quem pagará as favas.

«Conta-se com uma proxima queda do ministerio? Isso seria vender a pelle do urso antes de o ter morto. Em todo o caso, supondo que o R. P. Boom cede o logar este anno, o seu successor não fará recomeçar logo em seguida o enorme trabalho d'um novo horario; haverá outros gatos a chicotear; e nós teremos com certeza a hora de Greenwich por alguns annos.

«E não será sómente a horas dos caminhos de ferro, mas tambem a do correio e do telegrapho... Que casa de Orates!

«Por compaixão com os vossos administrados, senhores das camaras municipaes, cedei!»

Não ajuntaremos nada a estas lucubrações.

De resto, ellas tendem a dar razão á administraçao dos caminhos de ferro e a negal-a a M. Buls, com quanto pareçam attacar aquelle e appoiar este.

A tarifa de assignatura

O nosso estimavel collega *Engenharia e Architectura* extranha que dissessemos que tendo sido elevados os preços da tarifa para bilhetes de assignatura, na linha de Cintra e ramal de Cascaes, a companhia dava *em compensação* outras vantagens que a antiga tarifa não concedia, e funda essa extranheza em que das vantagens

offerecidas não irão gosar as mesmas pessoas que a elevação de preços atinge, e em que a commodidade dos bilhetes poderem ser tomados em principio de qualquer mez só aproveita aos que vão veranear para fóra de Lisboa, e não os que lá vivem continuamente.

Está bem visto que nunca dissémos que a compensação que tanto deu no gotto ao nosso collega coincideria exactamente nos mesmos individuos, e muito menos se seria possivel que, havendo uma certa elevação de preços, não houvesse interesses feridos por ella.

Isto posto, deixe-nos o collega que lhe agradeçamos a luz da instrucção que vem lançar sobre o nosso espirito, noticiando-nos que ha já muitos (muitos não sabemos, com effeito) muitos chefes de familia que estabeleceram residencia permanente até o extremo das linhas de Cintra e Cascaes, e que hoje, em virtude do aumento de preços da tarifa, ameaçam retirar para Lisboa.

Realmente por um aumento de 6 a 12 mil réis *por anno* não nos parece muito natural que prefiram mudar para a cidade, onde a carestia das habitações e as condições de vida lhes levariam o decuplo d'essa diferença.

Sem nos darmos ares de pedagogo, consinta-nos o collega que ponhamos na sua presença os preços dos bilhetes de assignatura nos outros paizes comparados com os nossos e convencer-se-ha de que estes são os mais vantajosos. Tomemos Bellas e Oeiras para exemplo que são os pontos que mais lhe interessam.

Os preços das tarifas francezas e hespanhola, para uma distancia de 15 kilometros equivalente á de Rocio a Queluz-Bellas e Oeiras são os seguintes:

Preços em francos.

	Por 6 meses			Por 1 anno		
	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Oeste.....	243	193	158	337	270	207
" para Versailles	225	150	-	300	210	-
Estado.....	154	116	84	232	174	127
Orleans.....	182	140	110	280	215	164
Midi.....	181	143	110	281	224	164
P. L. M.....	154	115	77	230	173	115
Este.....	192	144	96	288	216	144
Norte.....	170	128	85	255	191	128
Norte Hespanha....	171	128	95	256	193	142
Tarifa portugueza..	155	117	77	233	175	117

Note-se que reduzimos o franco ao par.

Assim, unicamente o P. L. M. e o Estado francez teem tarifas de 1.ª e 2.ª classe mais economicas do que as nossas 1 a 2 francos, e ainda em 3.ª classe o mesmo Estado tem preços mais elevados.

Para Cintra e Cascaes ainda os preços da tarifa portugueza são muito mais economicos do que os do Oeste e Este francez, em 1.ª e 2.ª classe e na 3.ª não só a diferença em relação ao Oeste é de 60 francos por semestre, como tambem os preços do Midi, Orleans e Norte de Hespanha são superiores aos nossos.

Em quanto ás condições sobre a proibição do transporte de recovagens como volumes de mão e a que se refere á mudança para classe inferior quando haja falta de logar na classe do bilhete, veja o que legislam as tarifas estrangeiras sobre o assumpto.

L'abonné doit prendre l'engagement:

... 3º De ne pas faire, au détriment de la Compagnie, le trafic de la messagerie, en présentant, comme lui appartenant, des colis groupés ne faisant point partie de son bagage personnel, et à n'exercer, à raison de l'abonnement, aucune action, ni prétendre à aucune indemnité de la Compagnie pour aucun arrêt, empêchement, retard, changement de service, diminution du nombre des trains, ou défaut de place qui obligerait l'abonné à monter dans les voitures d'une classe inférieure.

Termina o nosso bom collega por este periodo verdadeiramente de effeito:

... a tarifa (de recovagens) é de tal ordem que para trazer um frangão de Cintra para Lisboa se paga mais pelo transporte do que o valor do bicho.

Ora mesmo calculando pela tarifa geral, que é a mais cara, e apenas 10 kilos de frangos, temos que de Cintra a Lisboa custam, incluindo os 60 réis de sello, 280 réis; e como um frango o mais que pesará é meio kilo (e já é gallinha) temos que o collega compra os frangos lá fóra a 14 réis. E ainda quer vir para a cidade!

Cá lhe creditamos 560 réis por 40 frangos que lhe agradeceríamos nos mandasse... enquanto ha ervilhas.

Excursões em Portugal

Itinerarios da Gazeta dos Caminhos de ferro

Visto que se approxima o tempo das excursões de verão, e no intuito de facilitar aos nossos leitores o modo de se aproveitarem dos bilhetes de itinerarios facultativos estabelecidos por todas as linhas em combinação, indicar-lhe-hemos em cada numero do nosso journal, durante esta época, um ou mais itinerarios que podem aproveitar, não tendo mais que traçal-os na tarifa que distribuimos com o nosso numero 95, e apresentar esta na estação dos caminhos de ferro que indicarmos como ponto de partida.

1.º Itinerario:—Lisboa (Rocio), Santarem, Torres Novas, Entroncamento, Abrantes, Castello Branco, Abrantes, Entroncamento, Payalvo (Thomar), Coimbra, Alfarellos, Figueira da Foz, Leiria (Batalha), Vallado (Alcobaça e Nazareth), Caldas da Rainha, Torres Vedras, Cacem, Lisboa (Rocio).

Percorso total, 747 kilometros, a que correspondem os preços de

1.º classe 8.000 réis	2.º "	3.º "
8.000 "	6.000 "	4.000 "
5.500 "	3.500 "	2.500 "

todos inferiores ao do duplo da maior distancia desde a estação de partida (Lisboa R. a Castello Branco), segundo a condição 4.ª da tarifa. Prazo 30 dias.

Este itinerario serve igualmente para começar a viagem por qualquer estação entre Lisboa R. e Alfarellos ou entre Figueira, por Torres, e Lisboa R.

2.º Itinerario:—Figueira da Foz, Pampilhos, Luso (Bussaco), Santa Comba, Vizeu, Mangualde (em diligencia) Pampilhosa, Aveiro, Porto, Coimbra, Alfarellos e Figueira.

Percorso total, 490 kilometros.

Preços, 1.º classe 8.000 réis	2.º "	3.º "
6.000 "	4.000 "	2.500 "

inferiores ao duplo dos de maior percurso (Figueira a Porto). Prazo 15 dias.

Este itinerario pode também ser começado por qualquer estação entre Figueira, Alfarellos, Santa Comba, Porto e Figueira por Pampilhosa.

Necrologia

Falleceu o distinto engenheiro Augusto Carlos de Souza Lobo Poppe, deputado por Setubal e antigo secretario do ministro das obras publicas.

Os nossos sentimentos á sua familia.

Salamanca á fronteira portugueza

Teem afirmado varios collegas que o governo hespanhol reclamou contra o portuguez por este ter tomado provisoriamente a seu cargo a exploração d'estas linhas.

Esta imformação não é verdadeira, ao que acabamos de saber de fonte auctorizada.

O governo hespanhol nada reclamou.

Serviço do correio

Aos nossos assignantes de Valencia de Alcantara que se nos teem dirigido, bem como a outros collegas, queixando-se do correio portuguez, em virtude da suppressão do serviço directo das correspondencias de Portugal para a linha de Caceres temos a dizer que laboram n'um erro.

Essa suppressão foi forçada pelo governo hespanhol ter encaminhado por outras linhas o serviço do correio entre o seu e o nosso paiz, e até só com dificuldade se conseguiu que o sud-express trouxesse e levasse o correio internacional.

O inconveniente de que se queixam vae em breve ser remediado sendo a correspondencia do nosso paiz, unicamente para Valencia de Alcantara, levada ali por um proprio no comboio portuguez.

Boletim financeiro

Lisboa, 30 de abril.

Não deixou de ser animada e interessante, sob diversos aspectos, a quinzena que hoje finda, na parte respeitante aos interesses economicos e financeiros do paiz. Por um lado tivemos a missão extraordinaria do sr. Serpa Pimentel, em Paris, por outro o principio do decretamento das reformas ministeriaes.

A missão do sr. Serpa Pimentel era revestida de uma certa gravidade, visto que se tratava de evitar que os credores estrangeiros insistissem, como se dizia ser sua resolução inabalável, em exigir que lhes fosse facultativo fiscalisarem directamente a cobrança das receitas da alfândega, dadas como garantia aos encargos da dívida portugueza.

Havia, porém, quem affirmasse que a exigencia não seria persistente desde o momento em que o governo portuguez se mostrasse firme e resoluto. E devia de ser assim, porque as revistas financeiras inglesas e alemanas, mais auctorizadas, fallando das condições do convenio portuguez, foram unanimes em as declarar aceitaveis e, o que é mais, vantajosas.

Fosse assim ou não o que é certo é que, tendo em seguida á partida do sr. Serpa Pimentel para Paris sido levantada categoricamente na imprensa a questão da intervenção estrangeira e forçado o governo a declarar que em caso algum a acceptaria, porque o paiz se revoltaria, para logo começaram os credores estrangeiros a mostrar tendencias para a desistencia do seu proposto.

Se a estas horas está proxima do seu termo a solução da questão do convenio, manda a justiça que se diga que não foi nem o tacto, nem a habilidade, nem a diplomacia do sr. Serpa Pimentel que triumpharam, mas sim a força dominadora da opinião e o medo do governo, em respeito a ella, que modificaram a attitude d'este, reflectindo-se naturalmente no plenipotenciario portuguez, fortalecido com a alheia energia.

Parallelamente ás negociações para conclusão do convenio teem corrido ás especialmente relativas ao empréstimo de 100 milhões de francos (24:000 contos) que deve ser emitido por todo o mez de maio e que virá, ao que parece, modificar consideravelmente as condições financeiras da nossa praça, actuando nos cambios e facilitando largamente as operações commerciaes. Deposita-se grande confiança nos resultados d'este empréstimo e oxalá que ella não seja illudida.

Das medidas ministeriales, a que alludimos no começo d'este boletim, as mais importantes, sem duvida, foram a aprovação e publicação official do novo estatuto do Banco de Portugal, os decretos da extincção dos Tribunais Administrativos, da reforma

das alfândegas e da intervenção do estado nos negócios da Companhia dos Caminhos de Ferro, duplicando-se a sua administração pela nomeação, por parte do governo, de uma comissão de nove membros, que já tomou posse.

Com relação ás reformas dos serviços, devemos dizer que, apesar de nos respectivos relatórios se dizer que d'ellas resultaram economias relativamente avultadas, a impressão por elles causada no público não foi das mais favoraveis, não tanto pelos interesses criados, que feriram ou sacrificaram, mas, ao que parece, pelos agravos ou injustiças que praticou, e que se diz vão ser convenientemente reparados.

Está publicado o relatório do Banco de Portugal, referente ao anno de 1891. Este documento expõe largamente os embaraços e as dificuldades com que teve de lutar a direcção durante a crise do anno passado, conseguindo, por uma attitude habil e prudente, auxiliar o tesouro, as instituições bancarias do paiz, realizar a unificação da circulação fiduciaria, pagar em Londres 12.053.15 libras, reduzindo assim a nossa dívida n'aquella praça a 100.000 libras. O balanço, referente a 31 de dezembro de 1891, dá ideia mais completa da situação do nosso primeiro estabelecimento de crédito.

Balanço do Banco de Portugal, em 31 de Dezembro de 1891

	ACTIVO
Caixa:	
Notas.....	5.613:204\$500
Metal.....	4.348:754\$968
	<hr/> 9.961:959\$468
Carteira commercial.....	13.526:801\$669
Carteira de titulos de credito.....	5.796:058\$929
Contas de credito e suprimentos.....	4.054:115\$389
Contas diversas.....	2.170:291\$247

Contractos especiais com o Estado e suas dependencias:

Classes inactivas.....	6.644:659\$410
Diversos.....	7.304:119\$860
	<hr/> 13.948:779\$270
Correspondencias em c/c.....	2.374:045\$629
Dividendo do 1.º semestre de 1891.....	337:500\$000
Edificios, moveis, machinas e outros objectos.....	534:693\$960
Efeitos depositados.....	15.675:347\$221
Emprestimos sobre penhores.....	3.701:392\$455
Thesouro publico c/c.....	5.628:260\$408
	<hr/> 77.709:245\$645

PASSIVO

Capital.....	13.500:000\$000
Contas diversas.....	155:776\$991
Correspondencias em c/c.....	2.275:806\$474
Créditos de efeitos depositados.....	15.675:347\$221
Depositos.....	2.254:345\$620
Dividendos a pagar.....	65:975\$950

Fundos de reserva:

Variavel.....	249:524\$542
Permanente.....	1.223:670\$462
	<hr/> 1.473:195\$004

Ganhos e perdas.....

1.047:396\$135

Notas do Banco de Portugal:

Em circulação.....	34.760:637\$750
Em caixa.....	5.613:204\$500
	<hr/> 40.373:842\$250

Obrigações das classes inactivas.....

889:560\$000

77.709:245\$645

Evidentemente vão-se desannuvando os horizontes da nossa situação financeira. Os capitais disponiveis continuam a affluir ao mercado, abandonando o sistema de retrahimento a que se havia votado. Isto prova que a confiança começa a renascer. Oxalá que ella consiga restabelecer-se firme. O papel de commercio é ávida-

mente procurado para desconto, mas as offertas tem sido pequenas.

No mercado de cambio tem havido maior offerta da dívida Londres, mas, apesar de não ser grande a procura, o preço tem se conservado entre 40^{3/4} e 40^{1/2}. Em consequencia da necessidade de cobrir creditos para a compra de cereaes houve grande procura de chéques sobre Londres, mas a taxa sofreu pequena alteração.

O movimento da Bolsa de Lisboa foi muito importante durante a quinzena, tendo subido as inscrições a 36,70 e a dívida externa a 36,40. As acções do Banco de Portugal que haviam atingido a 126^{7/10} reis tiveram uma ligeira baixa ficando 122. As obrigações do caminho de ferro d'Ambaca mantem-se a 57^{7/10} reis o que se não explica, tendo sido aberta à exploração mais uma

seção, que elevam toda a exploração a 220 kilómetros e sendo este papel um dos mais seguros e mais vantajosos para colocaçao dos capitais, não só pela importancia da empresa, mas também porque esta exploração tem garantia de juro por parte do governo.

As acções do caminho de ferro do Norte e Leste tiveram uma alta pronunciada ficando a 19^{7/8}00 e 20^{7/8}00 reis, as obrigações do empréstimo de 1888 (4^{1/2} p. c.) coupon venderam-se a 41^{7/8}00 reis, as obrigações predias de assentamento (5 p. c.) a 83^{7/8}00 reis, as obrigações predias de assentamento (6 p. c.) a 88^{7/8}00 reis, as obrigações do empréstimo de 1888 (4 p. c.) a 13^{7/8}00 reis. As obrigações dos tabacos ficam a 84^{7/8}500 (offertas).

J. F.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1892 — ABRIL — DIAS													
		16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	-
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza...	16.000	—	46.300	16.500	—	—	17.500	47.800	49.500	19.500	20.000	21.000	—	—
	» Ascensores mechanicos...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
OBRIG.	Comp. Real Portugueza...	—	—	—	—	47.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa...	—	—	—	—	—	—	52.500	—	—	96.500	—	60.000	—	—
Paris....	ACÇÕES Comp. Real Portugueza...	62,50	—	62,50	65	65	62,50	63,75	66,25	80	80	80	—	—	—
	» Madrid-Cáceres-Portugal...	42	—	43,75	43	43	44,50	42	—	42	43	43	—	—	—
	» Norte de Espanha...	118,75	—	118,75	150	147,50	140,25	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante...	160	—	162,50	162,50	138,75	160	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes...	272,50	—	278,75	275	270	255	—	—	—	—	—	—	—	—
OBRIG.	Comp. Real Portugueza...	118	—	138	432	422,50	420	126	127	129	128	127	—	—	—
	» Madrid-Cáceres-Portugal...	120	—	125	427	420	420	428	429	430	128	—	—	—	—
	» Norte Espanha, 1. ^a hypotheca...	333	—	334	335	336	333	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C.º da Beira Alta...	—	—	—	77,50	—	76	77,25	76,25	—	77	—	—	—	—
Londres...	» Atravez d'Africa...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa...	41,50	—	41,75	41,25	—	42,25	41,62	42,25	42,25	43,50	44,00	—	—	—
Berlim....	» Companhia Real 4 ^{1/2} 0%	44,50	—	44,50	45	45	45	44,50	44	44	44	44	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO				DESDE 1 DE JANEIRO				Observações		
		1892		1891		Totaes		1892				
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1892	1891			
COMPANHIA REAL	de a	à	Réis	Réis	de a	à	Réis	Réis	Réis	(1) Compre-		
Antiga rede e nova não garantida (1)...	2 8	Abril	690	47.359.000	68 494	690	49.871.480	72.277	641.825.000	725.237.450	hende as li-	
	9 15	"	53.024.000	76.832	"	53.092.260	76.945	694.847.000	778.329.440	83.483.440	nhas de Les-	
	16 22	"	47.184.000	68.632	"	55.293.490	80.132	742.331.000	833.622.600	91.294.600	te e Norte e	
Nova rede garantida (2)...	2 8	Abril	334	4.169.000	42.182	468	3.230.000	19.226	51.143.000	41.000.000	41.632.000	ramaes de
	9 15	"	4.336.008	12.982	"	3.260.008	19.406	58.810.000	47.260.000	41.580.000	Caceres e	
	16 22	"	3.826.000	44.455	"	3.410.000	49.933	62.302.000	50.670.000	41.632.000	Coimbra e as	
	23 34	Marcos	475	41.787.725	24.816	475	10.701.390	22.320	459.281.450	479.854.000	—	da nova rede
Sul e Sueste	4 7	Abril	—	11.871.480	24.996	—	42.469.520	26.252	171.452.630	192.323.520	—	20.572.850
	29 4	Janeiro	340	45.287.687	43.287	340	17.126.111	30.370	72.681.793	80.535.299	—	7.850.506
Minho e Douro	5 14	"	45.909.277	46.794	"	47.024.828	50.064	88.773.070	97.556.324	—	8.783.251	
	12 18	"	17.692.280	51.992	"	17.020.059	50.056	106.165.356	114.576.358	—	8.411.002	
Beira Alta	20 1	Abril	253	4.629.387	18.298	253	5.151.882	20.363	63.290.237	86.208.754	12.948.514	ramal de
	2 8	"	3.168.173	21.618	"	5.662.616	22.382	68.758.410	91.871.397	23.442.987	Cintura, ur-	
	9 15	"	6.852.079	27.083	"	7.576.956	29.946	75.610.489	99.447.953	23.837.461	bana e Cas-	
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	4 10	Marcos	405	997.945	89.599	405	1.310.724	42.483	41.067.520	44.449.802	72.282	caes.
	14 17	"	932.253	88.784	"	1.053.488	40.032	44.999.775	42.475.290	475.515	(2) Compre-	
	18 24	"	4.414.663	105.992	"	4.086.183	40.344	43.444.439	43.260.473	446.034	hende a linha	
Guimarães	4 7	Abril	34	974.265	28.566	34	975.160	37.513	44.460.659	40.042.580	—	de Torres-Fi-
	2803 Ps 1.240.030		442	2803 Ps 4.334.346	480	480	47.134.343	47.450.582	—	gueira ramal		
Norte de Espanha	7 15	"	4.296.820	463	"	4.327.953	474	18.428.463	48.778.535	—	de Alfarel-	
	2 8	Abril	2672	905.808	339	2672	923.628	343	43.163.819	44.449.895	—	los, e Beira
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	9 15	"	4.030.048	392	"	4.491.625	443	44.243.837	45.341.520	—	Baixa.</td	

Ascensores de Lisboa

Reuniu no dia 26 a assembléa geral d'esta companhia para a apresentação do relatorio e contas da direcção e parecer do conselho fiscal, documentos que foram aprovados e que publicaremos na secção respectiva.

Foram eleitos para a direcção os srs: Manuel Alves Gonçalves Ferreira, Antonio Pereira Ferraz e Antonio José Gomes Netto Junior, effectivos; Augusto Cesar Correia, José do Nascimento Lopes e Jeronymo Ferreira da Silva, suplentes; para o conselho fiscal os srs: Manuel Joaquim Alves Diniz, João Radich, visconde do Rio Sado, Arthur Séguier e conselheiro dr. Abel E. da Motta Veiga, effectivos; E. J. Brochado, Abilio José David, Luiz Diogo da Silva, J. Alves Ferreira e José Nogueira Pinto, suplentes.

Os lucros de 1891 foram 32.429\$272 réis, tendo-se o producto bruto da exploração das tres linhas elevado a 72.301\$020 réis.

O movimento e productos por linha foram os seguintes:

Lavra.....	418.006 bilhetes	8.360\$120
Gloria	1.231.716	" 24.634\$320
Camões-Estrella	1.372.215	" 39.306\$580

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Os obrigacionistas da companhia nacional de caminhos de ferro reuniu no dia 17 d'abril na sala da Associação Commercial de Lisboa, para deliberar áccrca do accordo a realizar com a direcção da companhia, aprovando por unanimidade a seguinte proposta do sr. Nogueira Pinto:

«A assembléa deliberou que se tome em consideração a proposta da companhia, para que depois de aprovada a reforma dos estatutos pelo governo, de obtida a annuencia dos credores e de tomadas as providencias para salvaguarda dos direitos dos obrigacionistas, o que tudo a commissão deverá verificar, possa a mesma proposta, se as circumstancias o aconselharem, ser aceita pelos obrigacionistas, manifestando estes a sua adhesão pelo facto de subscreverem cada um para a nova emissão de acções, com uma acção por obrigação e nos mais termos da referida proposta.»

Esta proposta foi, depois de lida e aprovada, assinada por toda a assembléa, encerrando-se em seguida a sessão, que foi presidida pelo sr. Joaquim Moreira Marques, servindo de secretarios os srs. Nogueira Pinto, Mello e Sousa, com assistencia dos srs. Costa Lima e Pedro Ignacio Lopes, administradores da companhia, não podendo comparecer por se achar no estrangeiro o sr. Emygdio da Silva.

A administração da companhia em pouco mais de seis meses de um trabalho infatigável e bem desempenhado vê applaudido por todos o resultado lisongeiro que tem obtido e o relativo desafogo em que se encontra no meio d'esta crise calamitosa que todas as empresas provisórias atravessam.

Madrid Caceres Portugal

Reuniu no dia 20 a assembléa geral d'esta companhia para apresentação do relatorio e contas do anno findo.

Foi presente uma proposta para o arrendamento da linha a uma companhia franceza que se propõe a explorá-la, e em vista d'esta apresentação a assembléa, não tendo sido convocada com este fim, resolveu adiar a continuação dos seus trabalhos para 14 de maio, afim da referida proposta pode ser discutida.

Linhas portuguezas

Elevador de Villa Nova de Gaya.—Inaugurou-se no dia 17 d'abril este ascensor, que faz serviço entre o caes de Gaya e a estação do caminho de ferro, pela calçada das Freiras, hoje rua de Serpa Pinto.

O sistema é de cremalheira e a largura da via a mesma dos nossos caminhos de ferro de via larga, pelo que os wagons na linha do norte circulam também na do ascensor, podendo carregar e descarregar no caes.

Ao meio dia, perante muita concorrência de povo, largou o comboio composto de machina e dois carros, desde a estrada marginal até à estação das Devezas, conduzindo a camara municipal, administrador do concelho dr. José Thomaz Ribeiro Fortes Junior, visconde de Barreiros, Evaristo Nunes Pinto, João Gualberto Povoas, Eduardo Augusto da Cunha e Costa, Eduardo José Alves, Antonio Almeida da Costa, Augusto Rocha, Leão Cabreira, Paiva Ribeiro, Mangeon, representantes da imprensa do Porto e muitas outras pessoas, além da philarmonica dos bombeiros da villa.

O comboio fez a viagem sem incidente, voltando ao ponto de partida e tornando a galgar com os convidados a ingreme calçada até às Devezas. Em todo o transito havia considerável numero de pessoas.

Na estação das Devezas havia vistoso embandeiramento, subindo ao ar, por occasião da chegada dos carros, numerosos foguetes.

Num barracão de mercadorias, préviamente adornado de bandeiras e plantas ornamentaes, serviu-se em seguida um *lunch* no fim do qual se fizeram animados brindes.

A abertura do elevador foi provisoria, visto estar incompleto, em consequencia de ainda não ter tido deferimento a petição apresentada pela empreza á 1.^a circunscripção hidráulica para seguir com a linha pelo caes, até a alameda proximo á tanoaria do sr. Andresen. Desde que a linha se complete, as mercadorias seguirão directamente dos barracões do caes em zorras da Companhia Real até á estação das Devezas, onde irão, por meio da competente placa-giratoria, engatar nos comboios sem baldeação, com o que o serviço de transporte de mercadorias se fará com a maior presteza.

A exploração é feita por viagens continuas, desde o nascer do sol até á chegada do ultimo comboio da noite.

O preço de cada passageiro é de 20 réis. As bagagens volumosas ou pesadas pagarão uma ou mais passagens.

Para mercadorias, um wagon completo ou pagando como tal, 250 réis por 1.000 kilog., ou fraccão excedente a meia tonellada metrica. Baldeação na estação do caminho de ferro, 50 réis por tonellada. Armazenagem, até 24 horas gratis, e além de 24 horas, 50 réis por tonellada e por dia. Cargas parciaes e volumes diversos, por 50 kilog., ou fraccão de 50 kilog., 50 réis. Baldeação na estação, 20 réis. Armazenagem além de 24 horas, 10 réis por volume e por dia.

Atravez d'Africa.—Abriu á exploração no dia 16 de abril a 5.^a secção da linha de Loanda a Ambaca, comprehendida entre os kilometros 180 e 220. A conclusão da linha até o kilometro 280 não se fará esperar, sendo isso da maior importancia por ser n'esse ponto que ella se approxima das grandes regiões de uma enorme riqueza.

Por falta de carregadores, e pela grande dificuldade dos meios de transporte, está aquella região ha muito quasi que separada do litoral e portanto impossibilitada

de levar aos mercados os seus productos. Foi decreto por estas razões que a Companhia Atravez d'Africa solicitou do governo, e este concedeu, que se abrissem á exploração troços de linha de 20 kilometros em logar dos de 40 kilometros fixados no contracto. D'esle modo mais depressa poderão começar a ser transportadas pelo caminho de ferro as quantidades verdadeiramente enormes de café que existem em Cazengo e em ontrous concelhos do interior. A resolução tomada concilia, pois, todos os interesses e que pôde ser de grande vantagem para a província de Angola, e para o paiz.

Pungue. — Recebeu se no dia 25 noticia de Londres de estar assignada a emissão de accções e obrigações para a companhia que se propõe a construcção e exploração do caminho de ferro do Pungue.

O sr. engenheiro Machado, governador da companhia de Moçambique, parte em breve para a África, afim de dirigir supetiormente os trabalhos da nova liinha ferrea.

Far-se-ha tambem, segundo se diz, um ramal, ligando as linhas directamente, com o porto da Beira, como os estudos feitos pelos engenheiros do governo mostram ser necessario.

Os restantes trabalhos de installação e exploração da Companhia de Moçambique vão ser igualmente levados com actividade afim de aproveitar a benegnidade da actual estação, faltando para isso ultimar negociações de caracter finrnceiro, que o sr. Eduardo Pinto Basto foi realisar com os capitalistas ingleses e franceses, achando-se em Paris para esse fim.

Como se sabe, a concessão fôra feita pela Companhia de Moçambique ao empreiteiro Van Laun, que era obrigado a constituir uma companhia para a realização do seu contracto.

A construcção do caminho de ferro de que se trata, explica o nosso collega *O Economista*, é de um interesse vital para o desenvolvimento do territorio da Machona, onde, sem este meio rapido de transporte para o littoral, mal se poderiam conservar por muito tempo mais os colonos e a gente da *South African* que para ali teem ido. Não admira por isso que fosse tão grande o empenho d'esta ultima companhia e do sr. Cecil Rhodes em que não falhasse a organisação da empreza para a construcção do caminho de ferro.

Lourenço Marques. — A companhia Neerlandesa abriu já a sua linha da fronteira portugueza a Pretoria até o kilometro 74, tendo se inaugurado no dia 15 a secção comprehendida entre Kaapmuiden e Krokodilpoort. Os trabalhos devem progredir com rapidez até ao kilometro 120, porque a companhia Neerlandesa obteve, como em tempo dissémos, os fundos necessarios para dar maior desenvolvimentu ás obras de construcção do caminho de ferro.

Passes para os empregados das linhas do Estado. — Segundo nos consta, está-se estudando a forma de serem de novo concedidos passes aos empregados das administrações dos caminhos de ferro do Estado, que haviam sido retirados pelo regulamento de 30 de julho do anno passado e substituidos por bonus com a reducção de 75 por cento.

Equalmente parece que acabam os bilhetes d'assigntura, que pelo mesmo decreto eram concedidos aos referidos empregados que residem nas proximidades da linha e que teem de se transportar para comparecerem na séde do serviço.

Não nos parece que seja grande o prejuizo do Estado n'esta concessão aos seus empregados.

Nem são elles tão fartamente remunerados que este pequeno favor lhes não represente um beneficio merecido.

Linhas hespanholas

De Linares a Almeria. — Na proxima semana principiam os trabalhos do caminho de ferro de Linares a Almeria, no troço de Santa Fé a Fuensanta, recentemente adjudicado no qual ha importantes obras d'arte. O prazo concedido para a construcção d'este troço é de 10 meses.

Puerto de Santa Maria. — Acha-se quasi concluida esta linha, faltando apenas assentar 200 metros de via para chegar á estação de Chipiona que já se acha construida, e é do mesmo estylo que a de Rota, tendo linhas telegraphicais que as ligam ás duas povoações.

É-tá tambem installada uma rede telephonica que liga Chipiona com Sanlucar. É muito possivel que no primeiro d'este mez, comece a exploração da linha, se chegarem as carruagens de passageiros, que já entraram por Irun mas não se sabe onde estão detidas pelos transtornos que o temporal tem produzido n'resta liinha.

De Valladolid a Ariza. — O ayuntamiento de Soria está-se pondo em campo para que não se realize o projecto do dito caminho de ferro, e com effeito dirigi-se para este fim ao de Zaragoza.

O alcalde de Ariza, D. Narciso Palacios, dirigi-se tambem ao ayuntamiento zaragozam, dizendo que aquelle caminho de ferro é de summa importancia para as provincias de Castilha, Aragon e Catalunha e portanto combatendo a oposiçao de Soria.

De Olot a Gerona. — Foi ha poucos dias assignada em Barcelona a escriptura de venda e transferencia da concessão e pertenças d'este caminho de ferro a favor da companhia *The Olot and Gerona Railway Company Limited*, constituída em Londres para a construcção e exploração d'aquelle linha ferrea.

A liinha está projectada por um traçado notavel em belezas naturaes, e recordações historicas; saindo de Olot vae enlaçar em Gerona com o caminho de ferro de Barcelona a França passando por Las Presas, San Esteban de Bas, San Felix de Pallerols, Las Planas, Amer, La Sellera, Angeles e Santa Eugenia.

Tem um desenvolvimento total de 54,546 kilometros, sendo o orçamento para adjudicação das obras de 8 022:214 pesetas ou 147:072 pesetas por kilometro.

A concessão foi dada em 1883 com a condição de serem construidos os trabalhos no prazo de tres annos, mas depois de varias prorogoções os trabalhos de importancia ainda não estão feitos.

A companhia pretende alcançar do parlamento uma nova prorrogação de tres annos, fundando-se a sua pretenção no seguinte: 1º que ha já 13 kilometros construidos. 2º que é necessário concedel-a para que a sociedade constructora possa realisar os recursos que tem compromettidos na empreza. 3º que da prorrogação como da concessão não resultam prejuizos para o Estado, visto que a liinha não é subvencionada.

O primeiro dos fundamentos é inexacto, diz um collega catalão, porque não ha construidos nenhum dos 13 kilometros.

As poucas obras executadas encontram-se em deploravel estado, devido ao abandono em que estão.

San Feliu de Guixols e Olot a Gerona. — Um jornal financeiro hespanhol faz notar os inconveniencias que resultam, agora que está annunciada para proximo a inauguração do caminho de ferro de ferro de San Feliu de Guixols a Gerona, cuja largura de via é de 75 centimetros e conservando-se a idéa de realizar o d'essa cidade a Olot, com projecto para via de 1 metro, de não se unificar a largura da via dos dois para facilitar a ligação e evitar trasbordos.

Para demonstrar as inconveniencias, da diversidade de larguras, indica os seguintes casos:

1º Transbordo de Gerona para as mercadorias e passageiros que circulem pelas linhas secundarias, alem do que são obrigadas as que hajam de passar d'essa via á linha geral.

2º Complicação enorme até o ponto de se tornar quasi impossivel, fazer as manobras de transbordo de mercadorias na actual estação de Gerona da linha de França, na qual deveria haver linhas de tres larguras diferentes.

3º Impossibilidade de troca do material entre uma e outra liinha, quando as circunstancias o exijam.

4º Difficultando de estabelecer para o futuro uma exploração commun melhorando e baixando o preço dos transportes.

5º Necessidade de estabelecer em Gerona duas estações completamente independentes; e por tanto mais gastos, o que representa um augmento nos transportes.

Comprehende-se immediatamente que seria um absurdo correrem a Gerona tres linhas todas diferentes na largura das vias.

Para resolver a difficultade ha, ou que aumentar a largura da liinha de San Felix ou que diminuir a de Olot.

Ora tendo a primeira concluido a via e comprado o material e alem disso sendo mais facil e economico reduzir a bitola de uma via ferrea do que augmental-a, está naturalmente indicado que seja a de Olot que fique em 0,75 com o que economisaria uns 25 % nos seus gastos de construcção.

Sierra de Alhamilla a Almeria.— Trabalha-se com actividade na reparação d'este caminho de ferro, empregando-se actualmente 300 operarios, para a darem em breve prompto á exploração, fazendo aterros e desaterros para dissimular as rampas, aumentar o raio das curvas, para que o perigo desapareça, fazendo enfim tudo o que a antiga empreza não fez.

A sociedade *The Almeria and Alhamilla Railway Company Limited*, nova proprietaria d'esta linha, propõe-se abrila á exploração no meado do anno corrente.

Abertura de linhas.— As linhas abertas á exploração e 1891 foram as seguintes:

1 de abril: Secção de Marsa Falset a Mora (linha de Zaragoza-Barcelona).....	kilom. 20
18 de junho: Puente-Genil a Labre (companhia dos Andaluces).....	" 33
6 de setembro: Bobadilla a Ronda (linha Algeciras-Bobadilla).....	" 71
13 de novembro: Oviedo a Infiesto (companhia dos caminhos de ferro economicos das Asturias).....	" 47
5 de dezembro: Madrid e Navalcarnero a Villa del Prado.....	" 62
Total.....	" 233

As concessões de novas linhas feitas no mesmo anno foram: 17 de fevereiro: de Bilbao a Lezama (via reduzida a D. J. de Urrutia).

23 de fevereiro: de Valencia a Masamagrell e Rafelbunol (tramway de tracção mixta) a D. J. V. Mateu.

9 de março: dos Blancos a Descargador (via reduzida) a D. G. V. Torrens.

10 de março: de Luchana a Mungura (via reduzida) a D. M. de Lecanda.

24 de março: de Valdepeñas a Calzada de Calatrava (via reduzida) a D. P. Ortez de Zarate.

18 de Abril: de Contalojas a Olaveaga, á companhia dos caminhos de ferro de Bilbao a Portugalete.

14 de junho: de Valencia a Villa Nueva del Grao (tramway a vapor) a D. A. Guijarro.

15 de junho: de Deva a Elgoibar (via reduzida) a D. M. Marti.

15 de julho de S. Sebastian a Deva, a D. M. Marti.

5 de outubro: ramal de S. Maria á linha de Leon a Gijon, á sociedade hulheira de Turon.

24 de outubro: de Santander a Cabezon de la Sal (via reduzida a D. L. Perco e D. Martin de Vial).

24 de outubro: de Puerto de las Palmas á fronteira portugueza (tramway) á Sociedade Honra Estremeña.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

Desde o 1.º de abril, isto é, desde a applicação da redução das tarifas de grande velocidade, as receitas dos caminhos de ferro franceses tem diminuido consideravelmente.

A diminuição constante manter-se-ha, provavelmente, até fim do anno, e talvez mais.

O aumento do trafico, proveniente da diminuição das tarifas de transporte, obrigou a companhia P.-L.-M. a aumentar o seu material.

A companhia já encomendou 1:200 wagons de passageiros. Igualmente a direcção dos caminhos de ferro do Estado mandou fazer 1:200 wagons para transporte de mercadorias.

SUISSA

A companhia do caminho de ferro de Simplon estabeleceu nos seus carros a luz electrica, produzida por meio de pilhas secundarias do sistema Huber.

E' um melhoramento de que já apreciamos o alcance, viajando na Inglaterra, e que quizeramos ver introduzidos entre nós.

HOLLANDA

O projecto do governo, de resgatar todos os caminhos de ferro, parece que será proximamente posto em execução. Igualmente ha a intenção de pôr termo em parte ao sistema do Estado dar as linhas de arrematação á exploração de companhias particulares.

SYRIA

Annuncia-se que um grupo de capitalistas pediu ao governo a concessão de um caminho de ferro, que, partindo de Alexandret-

te a Biredjik por Homs e Alep, vá terminar na cidade de Damasco, com uma extensão de 700 kilometros.

O mesmo grupo propõe-se tambem a prolongar a linha até o Egypto.

TRANSVAAL

Os trabalhos da linha, entre Johannesburg e a ribeira de Vaal, progridem rapidamente. Os aterros estarão terminados dentro em pouco tempo, de maneira que só faltará assentar os carris, logo que a linha do Cabo atinja a ribeira de Vaal.

O governo do Transvaal conta que o caminho de ferro poderá abrir, para o proximo Natal, até Johannesburg, e até Pretoria pouco tempo depois.

ESTADOS-UNIDOS

Os administradores dos caminhos de ferro americanos ocupam-se actualmente na realização d'um projecto, que consiste em fazer em 16 ou 17 horas o trajecto entre New-York e Chicago. A objecção de que uma tão grande velocidade pode produzir mais facilmente terríveis accidentes, respondem as companhias que um comboio que ande 60 milhas por hora corre o mesmo perigo que andando 40. Certos administradores creem mesmo que um comboio com maior velocidade pode evitar melhor os perigos, desviando os obstáculos que se lhe apresentem na via.

REPÚBLICA ARGENTINA

Segundo um jornal de New-York, a fusão do Central Argentino com o Buenos-Ayres-Rosario continua a animar os círculos competentes do paiz.

A circular, publicada ultimamente pelos directores do Central Argentino, analysa o tráfego e as despesas das linhas, que se estendeu do litoral até á parte septentrional da Republica, e mostra que as receitas, por milha e por semana, se elevam no Central Argentino a 364,5 francos em 711 milhas de linhas, e no de Buenos Ayres-Rosario a 268,60 francos sómente, em 843 milhas de linhas.

Por outra parte, a fusão tem por fim promover a construcção de um caminho de ferro de via estreita, entre Cordova e Buenos-Ayres.

A fusão encontra, porém, grandes dificuldades legislativas, porque as leis prohibem os accordos entre os caminhos de ferro, que tenham por fim suprimir a competencia das diferentes linhas entre si.

Justamente o contrario do que sucede entre nós, se nos lembramos do contracto Carris de ferro de Lisboa.

AUSTRALIA

Pelos srs. Martheson & C.ª, banqueiros em Londres, com o concurso de um syndicato formado em Adelaide, foi de novo proposto ao governo a construcção de um caminho de ferro transcontinental, que, partindo de Port-Darwin, pela parte septentrional da Australia do Sul, venha a Adelaide e as outras colônias continentaes da Australia.

A principal vantagem d'este novo projecto consiste em que, por esta linha, os passageiros da Europa, para os principaes centros australianos, teriam reduzida a viagem em sete ou oito dias, ou seja de trinta a vinte e dois dias.

Livros sobre caminhos de ferro

Da casa Baudry & C.ª, de Paris, rue des Saints-Pères, 15.

Carnet du poseur de voies de chemins de fer, par P. Martial, chef de section au chemin de fer de l'Etat. 1 volume in-12 avec 35 planches. 3 fr. 50.

Chemin de fer à chaîne flottante.—*Mémoire sur la chaîne flottante des mines de fer de Dicido, province de Santander (Espagne)*, par Brill. 1 brochure grand in-8º, avec 4 planches. 3 fr.

Le Block-System à distance, pour l'exploitation des chemins de fer. Contrôleur automatique de la marche des trains. Contrôleur des cloches électriques. Contrôleur automatique des signaux du Block System à distance, par Ch. Metzger, ingénieur en chef des ponts et chaussées. 1 volume in-4º avec figures en couleur et 5 planches. 6 fr.

Signaux.—*Appareils Saxby et Farmer pour les signaux de chemins de fer*; description, manœuvres, théorie, par Van Overstraeten, ingénieur des arts et manufactures. 1 vol. grand in-8º et 1 atlas in-folio de 16 planches et 11 tableaux, 16 fr.

Wagons.—Matériel de transport pour voyageurs. Recherche du meilleur système de voiture, par Vidard. 1 volume in-8º, avec planches, 4 fr.

Chaussage des trains.—Du chauffage complet des trains de voyageurs sur les chemins de fer, et compte rendu des expériences du Grand Central Belge, par Belleroche. 1 volume grand in-8º, avec 7 planches, 6 fr.

Chemins de fer électriques.—Chemin de fer électrique des boulevards, à Paris, par Chrétien. 2ª edição, 1 brochure in-4º, avec gravures, 2 fr.

La question des chemins de fer devant le Parlement en 1882.—Le rachat et les tarifs, par Ch. Lejeune. 1 brochure in-8º, 1 fr. 50.

Chemins de fer de l'Etat, et les chemins de fer concédés à des Compagnies privées.—Etude économique, par Baum. 1 brochure, in-12, 1 fr. 50.

Chemins de fer français.—Résultats de l'exploitation. Étude économique par Baum. 1 brochure in-12, 2 fr.

Chemins de fer allemands.—Conventions techniques de l'Union des chemins de fer allemands, relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer de premier ordre, rédigées par la commission technique de l'Union, d'après les décisions de l'assemblée des ingénieurs de l'Union tenue à Constance les 19 et 20 juin 1888. 1 volume in-8º, avec 17 planches publié par la direction générale de l'Union des chemins de fer allemands, 6 fr.

Chemins de fer anglais.—Note sur la voie de quelques grandes lignes anglaises, par Louis de Busschere, ingénieur en chef au chemin de fer de l'Etat Belge. 1 volume in-8º avec 10 planches, 5 fr.

Les chemins de fer métropolitains, et les moyens de transport en commun à Londres, New-York, Berlin, Vienne et Paris, par Serafond. 1 volume grand in-8º, avec gravures dans le texte, 5 fr.

La Question du métropolitain, par L. Lechatelier, ingénieur des ponts et chaussées. Une brochure grand in-8º, 1 fr. 25.

Chemins de fer projetés dans Paris, par Letellier. 1 volume in-8º, avec atlas in-4º, 12 fr.

Chemins de fer dans Paris.—Chemin de fer métropolitain parisien. Comparaison des deux principaux projets, par Testud de Beauregard. 1 brochure avec 1 planche, 1 fr. 50.

Chemin de fer aérien.—Projet comparé d'un chemin de fer aérien à établir dans les grandes voies de Paris, par Jules Garnier. 1 volume grand in-8º avec 3 planches, 4 fr.

Chemin de fer métropolitain de Berlin, par Gaudin et Zuber. 1 volume grand in-8º, avec 10 planches, 36 figures dans le texte et 1 plan en couleur, 6 fr.

Le métropolitain, par Arsène Olivier. 1 brochure in-8º avec 2 planches, 1 fr.

Chemin de fer du Simplon.—La traversée des Alpes par le chemin de fer du Simplon, par R. Gentilini. 1 brochure grand in-8º, avec une carte, 3 fr.

Simplon.—La France et le Simplon, par Ch. de Sinner, ancien élève de l'École des mines de Paris. 1 brochure grand in-8º, 2 fr.

Le Mont-Blanc et Simplon, considérés comme voies internationales, par Bérard, avec une lettre de M. le professeur M. Barette sur les conditions géologiques du tracé Aoste-Chamounix. 1 volume in-12, 1 fr. 50.

Le Saint-Gothard.—Percement du Saint-Gothard au point de vue commercial, stratégique, du transit et des travaux, par E. Villevet. 1 brochure in-8º, 1 fr.

La Nouvelle Percée des Alpes, et les relations internationales, par E. Villevet. 1 brochure in-8º avec une carte, 2 fr.

Transport d'un torpilleur, effectué de Toulon à Cherbourg par les chemins de fer, par Partiot, inspecteur général des ponts et chaussées. 1 brochure in-8º, avec 20 figures et 1 planche, 3 fr.

La sécurité dans les chemins de fer, par Léon Malo, ingénieur. 1 volume in-12, 2 fr.

Dictionnaire des chemins de fer, français-allemand et allemand-français, contenant tous les termes techniques employés pour la construction, l'entretien et l'exploitation des voies ferrées, par Rubenach. 2 volumes grand in-8º, 18 fr.

Voies de transport.—Étude sur les voies de transport en France, par Brunfaut, 1 volume grand in-8º, 15 fr.

Notas varias

Congresso dos caminhos de ferro

O nosso correspondente de S. Petersburgo annuncia-nos que a reunião do congresso dos caminhos de ferro se realizará em agosto proximo no dia 8 pelo calendario russo, 20 do gregoriano.

A sessão durará dez dias.

A instituição do Congresso dos caminhos de ferro está notavelmente aumentada desde sua fundação em

Bruxellas em 1885. Actualmente obteve adhesão de 32 governos e 244 administrações de caminhos de ferro.

O total das linhas representadas atinge 197.000 kilómetros.

A França é representada por M. Picard, presidente de secção no conselho d'estado que já presidiu tambem com tanta distincção á sessão de Paris em 1889, e Gay, Metzger, Worms de Romilly e de Noiroarmes; a Austria faz-se representar por M. de Wittek, chefe da inspecção geral dos caminhos de ferro austriacos, M. Max de Leber; a Hungria, por M. de Ludwig, presidente da direcção dos caminhos de ferro do Estado; o Japão pelo sr. D. Taizo da legação de S. Petersburgo. A China vae eleger proximamente os seus representantes.

A maior gare do mundo

A gare de Lyon, em Paris, vae ser aumentada, ocupando approximadamente o dobro da superficie que actualmente tem. Não obstante este engrandecimento consideravel não attingirá a importancia da de Frankfurt sobre o Meno, inaugurada em 1883.

Esta gare, que é a maior do mundo, tem 31.248 metros quadrados, ou mais de 3 hectares.

As maiores que actualmente existem são a de Saint-Pancras, em Londres, que tem 15.500 metros quadrados, e a da Silesia, em Berlim, que tem 12.100 metros quadrados.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Desde 25 do corrente fica restabelecido completamente o serviço publico de comboios entre a estação de Alcantara T. e a bifurcação de Campolide, a que se refere o Aviso ao Público B 372 de 25 de março de 1892, podendo por consequencia vender-se bilhetes e despachar bagagens e mercadorias em grande e em pequena velocidade para a referida estação de Alcantara T. ou mais além, procedentes de quaisquer linhas.

Ficam, portanto, restabelecidos os comboios n.º 91, 92, 95 e 96 entre Alcantara T. e Bemfica e os do serviço do Ramal de Cascaes n.º 151 a 158 entre as estações de Lisboa-Rocio, Bemfica e Alcantara-Terra.

Lisboa, 24 d'abril de 1892.

Arrematações

Camara Municipal de Lisboa

A comissão municipal receberá propostas em carta fechada, até á uma hora da tarde de 18 de maio, para o fornecimento até 31 de dezembro do corrente anno de cimento de Portland e de pregos de arame de ferro, nas condições das ultimas praças, mas com os preços bases aumentados para 20 réis por kilogramma de peso liquido, quanto ao cimento, e com 5 por cento todos os preços constantes da relação annexa ao programma das condições para o fornecimento de pregos.

Desde já estão patentes na 1.ª repartição do serviço central, secretaria da camara, as respectivas condições para aquelles fornecimentos.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 7 de maio proximo, serão abertas, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de chapas de ferro para caldeiras de máquinas.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 47.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por

FUNDIÇÃO DO OURO - PORTO

Esta fabrica, propriedade da NOVA COMPANHIA DA FUNDIÇÃO DO OURO adquiriu a incontestavel primazia da construcção dos motores a vapor, ou sejam para trabalhar só em alta pressão, ou sejam para trabalhar em alta e baixa pressão.

Ao bom resultado economico que teem produzido as 82 MACHINAS e caldeiras de vapor que tem construido desde 1865 até hoje, deve sem duvida a preferencia que tem merecido para as construções mechanicas mais difficeis.

Servem de prova a machina d'alta pressão da força util de 40 cavallos, que está funcionando na fabrica Ceramica da Pampilhosa, e a de 70 cavallos tambem de força util, que em alta e baixa pressão está a trabalhar na fabrica Ceramica das Devezas, em Villa Nova de Gaya, desde 1889.

Esta fabrica encarrega-se de toda e qualquer obra de ferro fundido, batido ou laminado, de cobre ou bronze, por preços commodos

PORTO, 18 de Fevereiro de 1892.

O Gerente da Nova Companhia, Luiz Ferreira de Souza Cruz.

RODOLFO RECK

LISBOA — 21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representante das seguintes importantes fabrícias:

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

Gutehoffnungshütte, Oberhausen, para carris, vigas, ferro em barras, chapas, pontes e outras construções metalicas.

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

Maschinenbau-Anstalt Humboldt, Kalk, para toda a classe de machinas mineiras, preparação, lavagem, chapas perfuradas, trommels, setzagem, etc.

Maschinenfabrik Oerlikon, Oerlikon, para instalações de luz electrica, (unico grande premio na Exposição de Paris de 1889).

Malmedie & C.º, Düsseldorf, para machinas, para pregaria, parafuzos, colchetes, alfinetes, ganchos, etc.

Farbenfabriken, Elberfeld, anilinas, benzidinas e alizarinas.

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.

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Propulsão e locomoção por meio da electricidade

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

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 RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA COMPAHIA HAMBURGUEZA - SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras

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. da Prata, 8, 2.º

EM MADRID

Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal - HAMBURGO



THERMAS DE CALDELLAS

Grande Hotel da Bella Vista

Gerente: Delphim José Rodrigues — Caldelas, Correio de Amares

Aguas hypo-salinas extremamente uteis no tratamento das **doenças do estomago, fígado, rins, pelle, rheumatismo, gotta e anemia**. Clima saluberrimo de montanha. Situação pittoresca e deliciosa no centro da província do Minho. Facilidade de comunicações com todas as terras do paiz por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilometros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo e esplendidos horizontes.

CONSULTAS

Posto medico portuense de serviço permanente — R. do Almada, 122

PORTO

FILTRO CHAMBERLAND

SYSTEMA PASTEUR

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

Filtro adoptado mediante concurso para o serviço do exercito frances.

Depósito especial para Portugal

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79

LISBOA

Frederico Collares

Successor da Companhia Perseverança

LARGO DO CONDE BARÃO, N.^o 13 A 17 E RUA 24 DE JULHO

LISBOA

N.^o TELEPHONICO, 595

Machinas a vapor — e respectivas caldeiras horizontaes e verticaes. Transmissões de movimentos.

Apparelhos de distillação — continua—systema Collares — premiados com medalha de cobre na Exposição Universal de Paris em 1855 e medalha de ouro na Exposição Industrial Portugueza em 1888.

Moinhos — para lagar de azeite, para canna saccarina, farinha, casca de sobre e carolo.

Prensas hidraulicas — ditas sistema Collares — privilegiadas — proprias para lagar de azeite.

Tubos de ferro fundido — dito laminado, chumbo e cobre.

Vigas — e columnas de ferro fundido. Vigas de ferro laminado, simples e compostas.

Mobilia — de ferro fundido, propria para jardins, premiada com medalha de ouro na Exposição Industrial Portugueza em 1888.

Fogões de sala — seus pertences, figuras fundidas para receberem candieiros de iluminação, premiados com medalha de cobre na Exposição Industrial Portugueza em 1888.

Fundição — de ferro, bronze e outros metais.

Balanças — decimais, Roberval, e respectivos pesos.

Materias primas e combustiveis — tales como cobre, estanho, chumbo, zinco, ferro, aço, tijolos e barros refractarios, arvão de ead ecoke.fe

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

→ DE ←

João Carlos da Fonseca

62 — RUA DE VASCO DA GAMA — 66

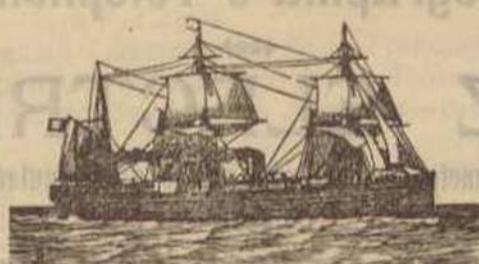
LISBOA

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

Preços limitadissimos

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 9 de maio o paquete «THAMES», para

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,

Montevideo e Buenos-Aires

Sahirá o paquete «CLYDE» esperado em 3 de maio

para Southampton e Antuerpia

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

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

AGENTES

Em Lisboa: — KNOWLES RAWES & C.^o — R. dos Capelistas, 31, I.^o

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