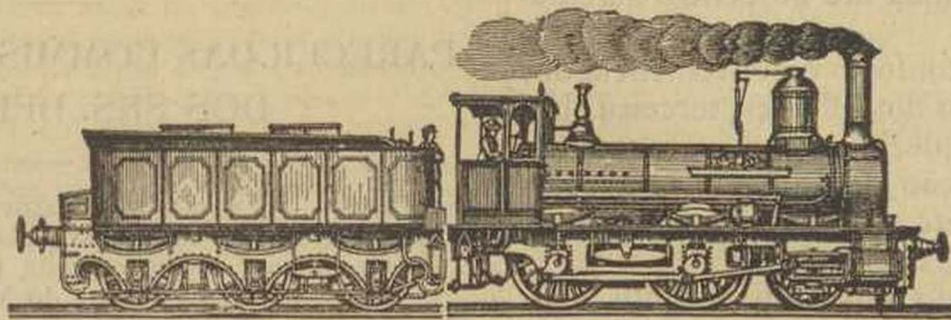


# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑHA

NAVEGAÇÃO  
—  
COMMERCIO  
—  
PORTOS



CORREIOS  
—  
TELEGRAPHOS  
—  
MINAS

Folha collaborada pelos principaes engenheiros portuguezes. — Director, L. de Mendonça e Costa

CORRESPONDENTES E REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO

HESPAÑHA — MADRID — Redactor, D. Juan Eloy de Bona — Preciados, 33  
INGLATERRA — DERBY — George James Pratt — Adjuncto do serviço de Tracção da companhia Midland Railway  
BRAZIL — RIO DE JANEIRO — Henrique Chagas — Benedictinos, 2  
PARÁ — Jayme de Menezes

### AVISO IMPORTANTE

Par accordo com as direcções respectivas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* distribuirá sempre, como annexos, as

Tarifas especiaes de transportes de todas as linhas ferreas portuguezas

Com o presente numero distribuimos, como annexo as seguintes tarifas:

**Tarifa especial n.º 15 de pequena velocidade**  
dos caminhos de ferro do sul e sueste, para transporte de *sal*.

**Tarifa especial n.º 4 de pequena velocidade**  
das mesmas linhas, para transporte de *madeiras*.  
Vidé artigo na secção Tarifas.

Com os nossos numeros anteriores temos distribuido:

Com o n.º 1—*Tarifa M. L. n.º 1* para mercadorias entre Portugal e Hespanha.

Com o n.º 2—*Tarifas P. H. n.º 2*, passageiros para o Norte de Hespanha—*P. H. F. n.º 3*, passageiros para Franca.

Com o n.º 4—*Tarifa da linha de Cintura de Lisboa* e publicamos a *Tarifa n.º 2*, do Minho e Douro, carvão de pedra, e *ampliação da n.º 1*, cortiça e casca.

Com o n.º 6—*Tarifas do sul e sueste n.º 2*, cereaes, farinhas e legumes—*n.º 8* azeite, vinho e vinagres—e *n.º 12* palha e feno.

Com o n.º 7—*Tarifas especiaes do sul e sueste n.º 11*, materiaes de construcção,—*n.º 14* adubos agricolas, correctivos, machinas agricolas e carvão mineral,—*C. A. n.º 1 de Cintra e Torres-Figueira*,—bilhetes de ida e volta.

### SUMMARIO

A NOSSA CARTA DE INGLATERRA.

A REDE AO NORTE DO MONDEGO—*Parecer das commissões da camera dos srs. deputados.*

ASSEMBLÉA GERAL DA COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES.

TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO.

PARTE OFFICIAL.

A LINHA DO ALGARVE.

A REDE SECUNDARIA DE CAMINHOS DE FERRO.

MALA-ESTANTE-SECRETARIA — (com gravura).

ARREMAÇAÇÕES E CONCURSOS.

FALTA DE ESPAÇO.

COTAÇÕES DOS TITULOS DE CAMINHOS DE FERRO NAS BOLSAS DE LISBOA E PARIS.

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO.

RELATORIO DA COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES.

SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS.

ANNUNCIOS.

### A NOSSA CARTA DE INGLATERRA

A concorrência entre as grandes companhias de caminhos de ferro inglezes, é cada vez maior, e a ponto tal que tudo nos leva a crêr que em breve se transformará n'uma verdadeira guerra. Uma guerra de velocidade!

Até hoje o trajecto entre Londres e as duas principaes cidades da Escocia, (Edimburgo e Glasgow) tem levado perto de 10 horas por dois dos caminhos, e 9 horas pelo terceiro dos que ligam estas duas cidades.

As tres grandes vias de comunicação entre Londres e a Escocia, são:

1.º A linha da Costa de Oeste (West Coast route) que comprehende os caminhos de ferro de Londres e North Western (de Londres a Carlisle) e o Caledonian (de Carlisle a Glasgow e Edimburgo).

De Londres a Edimburgo, 644 kilometros—9 horas e 50 minutos.

De Londres a Glasgow, 646 kilometros—10 horas.

2.º A via da costa do Este (East Coast route), que comprehende os caminhos de ferro Great Northern (de Londres a York) o North Eastern (de York a Berwick) e o North British (de Berwick a Edimburgo e Glasgow).

De Londres a Edimburgo, 634 kilometros—9 horas.

De Londres a Glasgow, 709 kilometros—10 horas e 20 minutos.

3.º A linha central (Midland route) que comprehende os caminhos de ferro do Midland (de Londres a Carlisle) o Glasgow e South Western (De Carlisle a Glasgow) e o North British. (De Carlisle a Edimburgo).

De Londres a Edimburgo, 653 kilometros—10 horas e 7 minutos.

De Londres a Glasgow, 681 kilometros — 10 horas e 20 minutos.

A velocidade media (sem paragens) n'estas linhas, entre Londres e Edimburgo, em media era:

O Oeste	78 kilometros por hora.
O Este	78       "       "       "
O Central	74       "       "       "

A linha do Oeste, que pertence á companhia Londres e North Western, é a via mais antiga, e a direcção tendo confiança na antiguidade e popularidade dos seus serviços, não tem dado até agora indicação de querer accelerar a rapidez dos seus trens.



Tem-se sempre olhado o Great Northern como uma companhia de grande importancia e a marcha dos seus trens, debaixo do ponto de vista de velocidade, confirma esta opinião.

Admiram-se os progressos da companhia do Midland que estabeleceu a linha central em 1876. Foi a companhia mais moderna que entrou em Londres, e o custo do prolongamento da linha até ao centro da cidade foi enorme.

As suas reformas para o conforto e conveniencia dos viajantes—a redução no preço dos bilhetes; terceira classe em todos os comboios; aquecimento dos wagons de todas as classes; a introdução de Pullman Cars (caruagens americanas); etc., etc., fizeram com que esta linha adquirisse as boas graças do publico.

Será naturalmente um estudo muito interessante, o indicar algumas das variações nos perfis dos caminhos de ferro entre Londres e a Escocia. A linha pela via do Oeste eleva-se a 279 metros acima de Shap Fell, entre Carnforth e Carlisle; 310 metros entre Carnforth e Carstairs; a 259 metros entre Carstairs e Edimburgo. A linha pela via do Este não attinge mais de 116 metros d'altura perto de Beswick, tendo um declive de 110 metros perto de Knebworth e um outro de 113 metros perto de Grantham.

A linha da via central é a mais difficil. Eleva-se trez vezes a uma altura de 122 metros, entre Londres e Leicester, sobe a 356 metros entre Settle e Carlisle; e entre Carlisle e Edimburgo ha uma elevação de 292 metros e uma outra de 259 metros.

Póde-se vêr que a via do Oeste é bastante favoravel e economica para a tracção. O caminho de ferro de Londres e North Western teve começo com a primeira installação das vias ferreas. Consequentemente o engenheiro George Stephenson—um escriptor appellidou-o «George 5.º» e o mais celebre de todos os Georges—(não havia senão 4 Georges em Inglaterra) teve á sua escolha toda a região para o traçado da sua linha; e naturalmente seguiu o caminho mais facil á tracção d'uma locomotiva.

No mez de maio a direcção do Londres e North Western annunciou que desde o 1.º de junho os trens expressos da linha do Oeste fariam o trajecto entre Londres e Edimburgo, e entre Londres e Glasgow em 9 horas. Uma redução de uma hora d'um só golpe! A rapidez média (não comprehendendo as paragens) é actualmente de 82 kilometros por hora e até aqui os comboios chegaram ao seu destino com dois ou tres minutos de avanço!

Para accentuar a concorrência o Great Northern annunciou ter a intenção de fazer desde o 1.º de julho o trajecto pela costa do Este em 8 horas e meia! Sem duvida o Midland, apesar das suas difficuldades de perfil, do grande trafego, e das linhas de entroncamento, etc., empregará todos os esforços para percorrer tambem o trajecto n'um curto espaço de tempo.

D'esta lucta entre as companhias resulta sempre a vantagem do publico. E' o que estimamos registrar.

Derby, 25 de junho.

GEORGE JAMES PRATT.

### A REDE AO NORTE DO MONDEGO

Conforme promettemos damos hoje o parecer das commissões reunidas de fazenda e obras publicas, da camara dos srs. deputados, sobre a proposta dos srs. ministros d'aquellas pastas apresentada ao parlamento em 1 de junho.

Para melhor apreciação das modificações que as

mesmas commissões introduziram na referida proposta, põmos em italico essas modificações, sempre que se trata de accrescentamentos, e em nota repetimos o texto primitivo, quando se trata de alterações de redacção.

Continuaremos a occupar-nos d'este importante assumpto.

### PARECER DAS COMMISSÕES DA CAMARA DOS SRS. DEPUTADOS

Senhores.—As vossas commissões reunidas, de fazenda e obras publicas, estudaram com desvelada attenção a proposta de lei n.º 59-D, relativa á construcção de parte da rede complementar de caminhos de ferro ao norte do Mondego.

Concordam as vossas commissões com a idéa da proposta, e mesmo com a sua contextura geral; as pequenas alterações, que, de accordo com o governo, julgaram conveniente fazer-lhe, em nada lhe alteram a essencia.

Senhores, procurar demonstrar-vos as enormes vantagens da viação accelerada, no tocante ao desenvolvimento da riqueza e da civilisação dos povos, seria fazer grave offensa á vossa reconhecida illustração.

O progresso moderno, resultado brilhante de causas variadas e complexas, tem por seu principal factor os caminhos de ferro. Os povos, que não dispõem d'estes poderosos elementos de riqueza, ficam sem remedio sequestrados da corrente geral do commercio e da industria, e correm grave risco de cairem n'uma decadencia irremediavel.

Póde porém, alguém de menos judicioso criterio, e que encare a questão sob o acanhado aspecto da immediata remuneração mercantil, objectar que uma linha ferrea só é vantajosa quando logo, ou em periodo curto, a exploração remunera os capitaes empregados na construcção.

Não se nos antolha susceptivel de defeza uma tal idéa.

São de diversas ordens os resultados, que naturalmente derivam da construcção de uma linha ou de uma rede ferro-viaria.

Elevação do nivel intellectual e moral das populações e mesmo da sua educação politica e social:—estas vantagens escapam pela sua natureza á avaliação em cifras.

Desenvolvimento da producção e do consumo e, como natural consequencia, augmento da riqueza e do bem estar geral dos povos:—estas vantagens são progressiva e lentamente se traduzem no crescimento dos redditos da exploração.

Augmento da materia collectavel, das receitas das alfandegas e do rendimento das linhas ferreas já construidas, e que as novas vão alimentar:—estas melhorias, que não interessam senão indirecta e parcialmente á economia da exploração, interessam por inteiro ás finanças geraes do estado, e principalmente ao augmento da riqueza nacional.

Assim, commetteria erro grave quem avaliasse os resultados da construcção de uma linha ferrea unicamente pelo rendimento liquido da exploração.

O caminho de ferro não é apenas uma empresa mercantil, é tambem, e principalmente, um poderoso instrumento de progresso, um meio de desenvolver a producção, o consumo e a riqueza geral do estado.

Gasta annualmente o estado na construcção, conservação e reparação das estradas ordinarias, mais de 2.000.000.000 réis, sem que d'esse enorme dispendio obtenha interesse algum directo e immediato; e todavia ninguem se lembrou ainda de considerar ruinosa e improficua essa applicação dos dinheiros publicos.

Se as vossas commissões não quizessem considerar assim, de alto, este assumpto, ser-lhes-ia facil procurar no apuramento de differentes dados estatisticos os elementos necessarios para formar uma presumpção segura de que as linhas, cuja construcção se propõe, devem dar n'um curto espaço compensação sufficiente dos seus encargos.

Sobram até para isso as indicações, que já existem, de documentos parlamentares de differentes epochas, e nomeadamente de 1879; mas as vossas commissões nem querem fazer obra por esses documentos, aliás de insuspeita proveniencia, nem prender-se a calculos que, em mais de uma occasião, os acontecimentos têm vindo destruir, sem destruida ficar a conveniencia da construcção das linhas ferreas, a que elles se referiam, e que d'elles é independente.

Se considerarmos que nos paizes mais adiantados ha linhas ferreas, justamente reputadas de primeira ordem, que não dão um rendimento liquido sufficientemente remunerador, e outras, em que certas tarifas são fixadas em limites abaixo das chamadas tarifas de serviço, conclue-se immediatamente que a importancia economica de uma linha ferrea, e a sua influencia sobre o des-



envolvimento da riqueza publica, não pôde apreciar-se unicamente pela importancia do rendimento liquido da exploração.

Não quer isto dizer que, mesmo sob este ponto de vista, é pouco auspicioso o futuro das linhas, cuja construcção se propõe. Pelo contrario, tudo faz presumir, e em parte já os factos o comprovam, que essas linhas hão de ter um rendimento valioso. Quer dizer somente que as vossas commissões julgam inutil esmiuçar esta face do problema, por ser demasiadamente restricta para se considerar decisiva na resolução final.

Consumiram-se sommas consideraveis na construcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, as duas grandes arterias que, partindo da rica e laboriosa cidade do Porto, atravessando as provincias do Minho e Douro, e roçando pelas da Beira e Traz-os-Montes, vão em terras hespanholas encontrar o seguimento do percurso; pois essas linhas não terão a independencia economica, que é necessario assegurar-lhes, nem o rendimento de que são susceptiveis, se não fôr construida a rede complementar dos caminhos de ferro, que lhes devem ser tributarios. O prolongamento de Salamanca representa, por ora, um encargo sobre a exploração da linha do Douro. Convem procurar em linhas nacionaes uma compensação aos encargos, pouco productivos, que provém d'aquelle prolongamento.

Os caminhos de ferro, a que se refere a proposta do governo, constituem a parte principal e mais urgente da rede complementar ao norte do Mondego, e são outros tantos tributarios que, vasando os seus productos n'aquellas grandes arterias, vão engrossar-lhes a corrente do trafego e augmentar-lhes o rendimento.

Entronca em Foz Tua a linha de Bragança; e os productos por ella transportados e dirigidos á cidade do Porto, ou inversamente, percorrem na linha do Douro a distancia de 130 kilometros.

Entronca a meio da sua extensão, na Regua, a linha do Corgo e Beira; e os seus productos percorrem na linha do Douro a distancia de 103 kilometros.

Entronca no concelho do Marco a linha do Tamega; e os seus productos percorrem na linha do Douro a distancia de cerca de 58 kilometros.

Entronca em Recarei a linha de Mangualde por Vizeu a Recarei; e os seus productos percorrem na linha do Douro a distancia de 26 kilometros.

Entronca na Trofa a linha do Minho a Chaves; e os seus productos percorrem na linha do Minho a distancia de 25 kilometros.

Não é pois ousadia afirmar que os rendimentos das linhas do Minho e Douro devem crescer consideravelmente, compensando por esse augmento o que possa ficar a descoberto nos encargos directos da construcção das novas linhas.

Falla-se em protecção á agricultura, em aperfeiçoamento dos processos de cultivo, em instrucção profissional, em mil remedios, enfim, para curar a doença de que enferma a primeira industria nacional.

Pois affirmamos, sem receio de contestação, que todas essas indicações, aliás utilissimas, applicadas á agricultura transmontana, serão simplesmente illusorias e absolutamente improficuas. Vejamos.

O estado da provincia de Traz-os-Montes, esse extenso tracto de terra, limitado pelo Douro ao sul, e pela linha divisoria das aguas do Tamega a oeste, define-se por estas palavras: «superabundancia de productos e carencia de capitaes».

E' feracissimo o solo, abundante a producção, primitivos os processos de grangeio. Apesar d'isso os grandes e pequenos proprietarios vêem as propriedades hypothecadas, e pendentes sobre o magro peculio as garras terriveis da usura.

Porque? Por não venderem por preço remunerador, por não haver consumo, por não terem saída para os productos da sua lavra.

Recommendar-lhes n'estas condições a cultura intensiva seria um cumulo de ironia!

A protecção pautal tambem se não faz sentir n'aquellas abastadas regiões.

O custo exagerado e as difficuldades dos transportes sobrelevam, na sua influencia oppressora, acima de quaesquer beneficios que possam advir do regimen protecconista.

Sobre este ponto as vossas commissões não teem senão a lembrar as apreciações, tão verdadeiras, como contristadoras, que se encontram na proposta de lei, para construcção da rede geral dos caminhos de ferro, apresentada em 1879 ao parlamento pelos srs. Antonio de Serpa Pimentel e Lourenço Antonio de Carvalho.

A continuacão da rede projectada é, alem de tudo, o pagamento de uma divida nacional.

A malfadada provincia de Traz-os-Montes, composta dos importantes districtos de Villa Real e Bragança, tem sido quasi completamente votada ao ostracismo pelos poderes publicos, no tocante a melhoramentos materiaes.

E' necessario, senhores, é urgente remediar este mal, reparar esta injustiça. E' do interesse de todos convencer aquella provincia de que não pertence a Portugal somente para pagar impostos, e de que tambem tem direito a gosar com as suas irmãs de todos os beneficios da civilização.

As linhas complementares, que atravessam a provincia da Beira Alta, em direcção ao Douro, teem por fim pôr esta provincia em communicacão mais directa com a cidade do Porto, que é o centro com que principalmente sustenta relações commerciaes. A linha do norte, que segue o litoral, e que além d'isso pertence a uma companhia particular, não pôde por si só satisfazer ás necessidades e conveniencias d'aquellas ligações. Um simples lance de olhos sobre a carta chorographica, basta para justificar o traçado d'estas linhas.

O troço de Villa Franca das Naves á Regua, tem ainda a vantagem de ligar as provincias do norte com a Beira Baixa, sem ser preciso um longo rodeio.

A linha do Minho ao Tamega é a ligacão natural das duas provincias do norte, cujas relações commerciaes são antiquissimas.

Diremos do direito de preferencia concedido ás companhias de Bougado e Nacional.

E' hoje principio assente na administração dos paizes cultos, e nos livros dos especialistas, a conveniencia de não fraccionar uma linha, ou mesmo uma rede, por companhias diversas.

Alem do incommodo e despesas que resultam para o publico, é o fraccionamento contrario á prosperidade das companhias e aos interesses do estado.

As razões são obvias. Ha' na exploração de um caminho de ferro despesas proporcionaes ao comprimento da linha, e outras que o não são: estão n'este caso as despesas com o pessoal de administração, com o pessoal de serviço dos comboios, com o material circulante, etc.

E' evidente que o fraccionamento das linhas conduz á duplicação, triplicação, etc., das despesas da ultima especie.

As grandes companhias compensam com o rendimento das linhas mais productivas o desfalque produzido pelas que são menos; o que não acontece ás pequenas que, não tendo essa compensação, definham e liquidam com prejuizo dos accionistas, e em detrimento dos verdadeiros interesses publicos, os quaes não são outra cousa senão a resultante dos legitimos interesses particulares.

Um dos grandes inconvenientes, e inevitavel, que resulta do fraccionamento das linhas, é a demora na expedição dos transportes e na marcha dos comboios. Qualquer que seja o accordo entre as companhias exploradoras para attenuar esses inconvenientes, a transferencia de responsabilidades exige pelo menos a verificacão dos volumes que se transferem, o que pôde ser em alguns casos perda de muitas horas e de muitos dias. Por outro lado é impossivel organizar tarifas baixas com pequenos percursos. Estes e outros inconvenientes, que são conhecidos, teem aconselhado em toda a parte a concentraçao da linha ou rede de uma zona em uma só empresa exploradora.

Diversos systemas são empregados para se chegar a este resultado. Parece ao governo, e parece ás vossas commissões que a preferencia em concurso, para as empresas que ja teem os troncos das novas linhas, é o meio mais idoneo que, para tal fim, poderá entre nós empregar-se. A concessão directa, que é o regimen geralmente empregado n'outros paizes, tem entre nós contra si uma tradição já bastante longa.

Sem embargo julgam as vossas commissões que é conveniente regular este ponto, e outros igualmente interessantes, por uma forma generica, n'uma lei geral de caminhos de ferro, como em alguns paizes existe. E n'este sentido, mantendo aliás a conveniencia do principio, as vossas commissões, de accordo com o governo, não terão duvida em concordar com a eliminacão da preferencia, fixada na base 1.<sup>a</sup> d'esta lei, se ella suscitar aqui reparos, por constituir caso especial. As vossas commissões teem como seguro que essa preferencia resultará dos factos, sem necessidade de se fixar expressamente, se ella, por falta de disposicão geral, encontrar impugnadores.

As vossas commissões diriam o mesmo para a preferencia fixada na base 3.<sup>a</sup>, em favor da companhia do Bougado, se não houvesse para esta uma razão especial, que as levam a mantel-a, como o governo a propoz.

A liquidacão dos direitos e encargos da primitiva empresa concessionaria deu origem a questões que, por algum tempo, causaram serios embaraços, nas praças estrangeiras, á elevacão do credito publico.

Fazer desaparecer esses embaraços era beneficio grande para o estado. A actual empresa do Bougado tomou sobre si esse encargo, que certamente se representa por uma somma bastante elevada, mediante a preferencia em concurso para o natural desenvolvimento da sua linha.

Este compromisso, de que o governo informou as vossas commissões, representa para o estado um beneficio importante, alcançado sem nenhum desembolso, e que, acrescentando ás outras razões de conveniencia publica já expostas, levam as vossas commissões a manter aquella preferencia, como na base 3.<sup>a</sup> se estabelece.

E, justificados assim os principaes pontos da deliberação das vossas commissões, temos a honra de a sujeitar á vossa approvaçao, sob a forma do seguinte:



## PROJECTO DE LEI

Artigo 1.º É o governo auctorisado a proseguir na construcção da rede complementar dos caminhos de ferro ao norte do Mondego, conforme as bases que acompanham esta lei e d'ella fazem parte integrante.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

## BASES PARA A CONTINUAÇÃO DA REDE COMPLEMENTAR DOS CAMINHOS DE FERRO AO NORTE DO MONDEGO

Base 1.ª É o governo auctorisado a adjudicar em hasta publica, precedendo concurso de sessenta dias, a construcção e exploração do prolongamento, até Bragança, do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella, nas mesmas condições e clausulas do contrato de 30 de junho de 1884, que não forem modificadas ou ampliadas por esta lei, e com as demais, que a experiencia venha a aconselhar no interesse do estado.

§ 1.º O concessionario será obrigado a executar os projectos, que para esse fim lhe forem apresentados pelo governo, e que servirão de base ao concurso, com todos os seus apeadeiros e estações nos mesmos projectos estabelecidas, e quaesquer outros que ulteriormente lhe forem pelo governo mandados estabelecer.

§ 2.º O concessionario poderá no entretanto propor as variantes que julgar convenientes; mas se d'essas variantes, quando previamente auctorisadas, resultar augmento de percurso, a extensão entre Bragança e Mirandella nunca será computada em mais de 74 kilometros para os efeitos da garantia de juro, descontando se só do rendimento bruto as despesas de exploração d'esse augmento, como n'esta lei vão fixadas.

§ 3.º O concessionario será obrigado a começar os trabalhos de construcção dentro do praso de quatro mezes, contados da data da assignatura do contracto, e a terminal-os no praso de tres annos a contar da mesma data.

§ 4.º O concessionario caucionará com um deposito de réis 100:000\$000 em dinheiro ou papeis do estado de valor correspondente, a execução do seu contrato.

Este deposito, sendo em dinheiro, vencerá o juro médio da divida fluctuante.

§ 5.º A actual companhia nacional de caminhos de ferro terá na adjudicação e dentro de quarenta e oito horas depois do concurso, o direito de preferencia pelo menor preço offerecido, ainda que tenha sido concorrente por preço maior.

§ 6.º Se a companhia nacional de caminhos de ferro usar d'este direito de preferencia, o prolongamento até Bragança será considerado, por todos os efeitos, como parte integrante da linha de Foz Tua a Mirandella, constituindo com ella uma só linha, e continua, ficando tambem toda ella sujeita ás disposições do § unico da base 9.ª d'esta lei. E o mesmo succederá no caso d'ella adquirir posteriormente aquelle prolongamento, por transferencia dos direitos do primitivo concessionario.

§ 7.º Nos casos do paragrapho antecedente, ou ainda quando a companhia nacional de caminhos de ferro obtenha directamente, em concurso, a concessão d'aquelle prolongamento, a garantia de juro será uniforme para toda a linha, estabelecendo-se a nova base kilometrica proporcionalmente á extensão de toda ella, conforme o preço do concurso e do contrato de 30 de junho de 1884.

§ 8.º A garantia de juro será de 5,5 por cento, e computada unicamente sobre a base de 19:692\$300 réis por kilometro, como preço de construcção.

Base 2.ª É o governo auctorisado a adjudicar em hasta publica, precedendo concurso de sessenta dias, a construcção e exploração de um caminho de ferro de via reduzida (1 metro entre as faces interiores dos carris), que, partindo de Vidago e passando pelas Pedras Salgadas, siga por Villa pouca de Aguiar, Villa Real, Regua, Lamego, Moimenta da Beira, Villa da Ponte e Trancoso a entroncar em Villa Franca das Naves na linha ferrea da Beira Alta.

§ 1.º O concessionario será obrigado a executar os projectos, que para esse fim lhe forem apresentados pelo governo, e que servirão de base ao concurso, com todos os seus apeadeiros e estações no mesmo projecto estabelecidos e quaesquer outros que ulteriormente lhe forem pelo governo mandados executar.

§ 2.º O concessionario poderá no entretanto propor as variantes que julgar convenientes; mas se d'essas variantes, quando previamente auctorisadas, resultar augmento de percurso, a extensão total da linha entre Vidago e Villa Franca das Naves nunca será computada em mais de 193 kilometros para os efeitos da garantia de juro, descontando-se só do rendimento bruto as despesas de exploração d'esse augmento, como n'esta lei vão fixadas.

§ 3.º A garantia de juro será de 5,5 por cento, e computada unicamente sobre a base de 21:000\$000 réis por kilometro, como preço de construcção. (1)

(1) A proposta do governo dizia:

«§ 3.º O governo garante ao concessionario o complemento do rendimento liquido annual de 5,5 por cento em relação ao custo de

§ 4.º As demais condições do concurso serão reguladas conforme as condições e clausulas estipuladas no contrato de 30 de junho de 1884 para a linha de Foz Tua a Mirandella, e outras que a experiencia venha a aconselhar no interesse do estado.

§ 5.º O concessionario será obrigado a começar os trabalhos de construcção dentro do praso de quatro mezes a contar da data da assignatura do contrato e a terminal-os no praso de quatro annos a contar da mesma data.

§ 6.º O concessionario caucionará a execução do seu contrato com um deposito de 200:000\$000 réis em dinheiro, ou papeis do estado de valor correspondente, a execução do seu contrato. Este deposito, sendo em dinheiro, vencerá o juro medio da divida fluctuante.

§ 7.º O concessionario poderá prolongar a linha até Chaves; ou por um traçado independente da linha do valle do Tamega; ou por assentamento de dupla via na parte d'esta linha que lhe aproveitar, pagando o augmento de trabalhos e obras que d'essa segunda via resultar e a sua conservação; ou, finalmente, entroncando na linha do valle do Tamega e fazendo serviço por essa linha em condições iguaes ás que se estabelecem no § 3.º da base 4.ª d'esta lei para as linhas de Mangualde a Recarei e Valle do Vouga. (1)

§ 8.º O prolongamento eventual de Vidago a Chaves será considerado para todos os efeitos como parte integrante da linha de Villa Franca das Naves a Vidago, a qual se denominará linha do Corgo e Beira, menos para o effeito da garantia de juro, ao qual será applicavel o disposto na ultima parte do § 2.º d'esta base.

Base 3.ª É o governo auctorisado a adjudicar em hasta publica, precedendo concurso de sessenta dias, a uma só e mesma empreza, a construcção e exploração das linhas ferreas de via reduzida (1 metro entre as faces interiores dos carris), de Chaves a entroncar na linha ferrea do Douro, seguindo o valle do Tamega; e de Braga a entroncar na linha do Valle do Tamega, em Cavez, seguindo por Guimarães e Fafe.

§ 1.º O concessionario apresentará á approvação do governo os projectos definitivos para aquellas linhas ferreas, devendo a respeito da primeira seguir tanto quanto possivel o traçado dos estudos de via larga, que lhe forem apresentados pelo governo, não podendo em todo o caso para os efeitos da garantia de juro exceder a extensão de 105 kilometros, e devendo seguir para a segunda d'estas linhas o ante-projecto ou reconhecimento, que lhe for fornecido pelo governo, não podendo em qualquer caso exceder a extensão de 90 kilometros para os efeitos da garantia de juro.

§ 2.º O concessionario deverá estabelecer em Braga as principaes officinas de grande e pequena reparação e os seus principaes depositos de material circulante. A sede da empreza deverá ser em Braga, Porto ou Lisboa. (2)

§ 3.º Para o effeito de se realizar a mais curta ligação possivel entre Braga e Guimarães haverá uma estação ao norte d'esta ultima cidade, independentemente da actual estação da linha de Bougado, ao sul, no sitio do Cavallinho, que será ligada directamente com aquella linha ferrea. Esta ligação fica comprehendida na extensão de 90 kilometros, fixada como maximo no § 1.º

§ 4.º Haverá, pelo menos, um comboio diario e directo ascendente e outro descendente entre Braga e Chaves, e um comboio diario e directo ascendente e outro descendente entre Chaves e a linha do Douro.

§ 5.º A estação em Braga será estabelecida na actual estação da linha ferrea do Minho, que funcionará como estação de serviço commum, sob a direcção da administração das linhas ferreas de Minho e Douro, tendo porém o concessionario da linha de Braga a Cavez as suas installações e officinas particulares para o que for do serviço da sua linha.

§ 6.º A ligação das duas linhas em Braga far-se-ha de modo que a linha de Cavez a Braga possa eventualmente ser prolongada por Villa Verde, Ponte da Barca e Arcos, em direcção ao norte.

§ 7.º Os projectos definitivos d'estas linhas serão apresentados, completos, pelo concessionario, dentro do praso de um anno, a contar da data da adjudicação; e as respectivas construcções ficarão terminadas: entre Braga e Guimarães no praso de dois annos; entre Chaves e Vidago no praso de tres annos, e no restante das linhas no praso de quatro annos, tudo a contar da data da approvação dos respectivos projectos.

§ 8.º O concessionario caucionará com um deposito de 250:000\$000 réis em dinheiro, ou papeis do estado de valor correspondente, a

cada kilometro que se construir, comprehendendo o juro e amortisação do capital.

§ 4.º Para os efeitos d'esta garantia de juro o preço kilometrico da linha a construir será a quantia de réis 21:000\$000.

(1) A proposta do governo dizia:  
... e fazendo serviço por essa linha par contracto que possa celebrar com o concessionario d'ella».

(2) A proposta do governo dizia:  
§ 2.º O concessionario deverá estabelecer em Braga a sede da empreza, e ter ali as principaes officinas de grande e pequena reparação e os seus principaes depositos de material circulante.»



execução do seu contrato. Este depósito, sendo em dinheiro, vencerá o juro medio da divida fluctuante.

§ 9.º O concessionario será obrigado a consentir no assentamento de segunda via, entre Vidago e Chaves, para serviço exclusivo da linha de Corgo e Beira, se o concessionario d'esta linha a quizer assentar nos termos do § 8.º da base antecedente ou a dar-lhe passagem nas condições previstas no § 7.º da base 2.ª d'esta lei.

§ 10.º A garantia de juro será de 5,5 por cento, e computada unicamente sobre a base de 30:000\$000 réis por kilometro, como preço de construção. (1)

§ 11.º A actual companhia da linha do Bougado a Guimarães terá na adjudicação, e dentro de quarenta e oito horas depois do concurso, o direito de preferencia pelo minimo de preço offerecido, ainda que tenha sido concorrente por preço maior.

§ 12.º As demais condições do concurso e adjudicação serão reguladas conforme as condições e clausulas estipuladas no contrato de 30 de junho de 1884, para a linha de Foz Tua a Mirandella e outras, que a experiencia venha a aconselhar no interesse do estado.

Base 4.ª E' o governo auctorisado a adjudicar em hasta publica, precedendo concurso de sessenta dias, a construção e exploração de uma linha ferrea, que, partindo de Mangualde na linha ferrea da Beira Alta, vá entroncar na estação de Recarei, da linha ferrea do Douro, passando por Vizeu e S. Pedro do Sul.

§ 1.º São applicaveis ao concurso e adjudicação d'esta linha as disposições dos §§ 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º e 6.º da base 2.ª, com as modificações do paragrapho seguinte.

§ 2.º O maximo de extensão kilometrica para os effeitos da contagem da garantia de juro será 157 kilometros o complemento da garantia de juro será computado sobre a base de 30:000\$000 réis por kilometro, e o deposito de garantia será de 270:000\$000 réis.

§ 3.º Quando venha a construir-se o caminho de ferro do Valle do Vouga, o concessionario da linha de Mangualde a Recarei será obrigado a dar passagem na sua linha no troço, que a ambas fôr commum até Vizeu, para o serviço directo de comboios para, ou d'esta cidade, mediante o pagamento de 50 por cento das despesas de conservação e reparação d'esse troço, e da portagem nos termos do artigo 36.º do contrato de 30 de junho de 1884. As estações d'esse troço serão também applicaveis ao serviço commum sob a direcção da administração da linha de Mangualde a Recarei, mediante accordo entre os respectivos concessionarios, ou resolução do governo, não chegando a accordo.

Base 5.ª Para todos os effeitos d'esta lei, os direitos e obrigações dos concessionarios poderão ser transferidos mediante auctorisação do governo para as companhias ou empresas, que elles organisarem. Essas companhias ou empresas, ou outras para as quaes de futuro sejam transferidos os mesmos direitos e obrigações, deverão ser organisadas conforme as leis portuguezas, e ter nos seus estatutos a clausula expressa de que a maioria dos membros das suas direcções ou dos seus conselhos de administração será composta de cidadãos portuguezes domiciliados em Portugal.

Base 6.ª O governo proporá ás côrtes, em diplomas d'este separados, as providencias financeiras necessarias para occorrer aos encargos d'esta lei.

Base 7.ª A base do concurso, a que se referem as bases 1.ª, 2.ª, 3.ª e 4.ª desta lei, será unicamente o preço kilometrico, sobre que tem de ser computada a garantia de juro.

Base 8.ª A garantia de juro só começará a contar-se em favor de cada um dos concessionarios, depois de abertos á exploração todos os troços de linha ou linhas, a que as respectivas concessões se referirem.

Base 9.ª Os horarios dos comboios serão fixados pelas companhias, de accordo com o governo, salva a prescrição do § 4.º da base 3.ª d'esta lei.

§ unico. Haverá comtudo, em toda a extensão das linhas, para o serviço do correio, um comboio de ida e volta, que a companhia poderá utilizar também para o serviço de passageiros e mercadorias, e cujo horario será fixado pelo governo.

Base 10.ª O governo não será obrigado a fazer a adjudicação, quando entender que ella não é conveniente aos interesses publicos, em vista das propostas apresentadas nos respectivos concursos.

Sala das commissões de fazenda e obras publicas, em junho de 1888.

José Dias Ferreira (vencido). Manoel Affonso Espregueira. A. Baptista de Sousa. E. J. Goes Pinto. Eduardo Villaça. Elvino de Brito. A. Fonseca. J. de Menezes Parreira. F. Mattoso Santos. Luiz

(1) Eram assim concebidos estes dois §§

§ 10.º O governo garante ao concessionario o complemento do rendimento liquido annual de 5,5 por cento, em relação ao custo de cada kilometro, que se construir, comprehendendo o juro e amortisação do capital.

§ 11.º Para os effeitos d'esta garantia de juro, o preço kilometrico da linha a construir será a quantia de 30:000\$000 réis.

de Mello Bandeira Coelho (com declaração). Carlos Lobo d'Avila (com declaração). Eduardo Abreu. Alfredo Pereira. Francisco de Lucena e Faro. José Augusto Barbosa Colen. Marianno Prezado. Antonio Maria de Carvalho. Antonio M. P. Carrilho. Vicente R. Monteiro. J. Frederico Laranjo. Augusto Pinto de Miranda Montenegro. Antonio Sarmiento, relator.

## ASSEMBLÉA GERAL

DA

## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Reuniu hoje 30 a assembléa geral d'esta companhia para exame do relatorio e propostas do conselho de administração e parecer do conselho fiscal documentos que começamos hoje a publicar n'esta *Gazeta*.

Presidiu o sr. Francisco Ribeiro da Cunha, sendo escrutinadores os srs. Carlos Eugenio d'Almeida e João Baptista de Figueiredo. Assistiu o commissario regio, o sr. Antonio de Serpa, como é de lei.

A assembléa geral approvou todas as propostas para cujo exame fôra convocada e procedeu ás eleições dos corpos gerentes, sendo eleitos:

Presidente da meza da assembléa geral, *Conde de Daupias*; vice-presidente, *Bazilio Cabral Teixeira de Queiroz*.

Conselho fiscal, *Adrião de Seixas*, *Alfredo Mendes da Silva*, *Antonio Centeno*, *Carlos May Figueira (Dr.)*, *Conde de Valenças*, *Francisco de Almeida Cardozo de Albuquerque (Conselheiro)*, *J. P. Diogo Patroni*, *João Baptista de Figueiredo*, *Manoel Joaquim Alves Diniz*, *Visconde de S. Januario*.

Conselho d'administração, *Abraham Bensaude*, *Adolpho de Lima Mayer*, *Antonio José Gomes Netto*, *Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello Ganhado*, *Antonio Pereira de Carvalho*, *Antonio Vito dos Reis e Souza*, *Carlos Maria Eugenio d'Almeida*, *Conde de Cabral*, *Constantino Jose Vianna*, *Ernesto Driesel Schröter*, *Ernesto Ruffer*, *Fortunato Chamiço Junior*, *Francisco Van-Zeller*, *Frederico Biester*, *Frederico Youle*, *Guilherme da Silva Guimarães*, *Henrique Jorge Moser*, *João d'Andrade Corvo*, *João Lobo de Santiago Gouvêa*, *Manoel José da Silva*, *Marquez da Foz*, *Mem Rodrigues de Vasconcellos*, *Miguel Osorio de Cabral e Castro*, *Segismundo Moret y Prendergast (D<sup>m</sup>)*, *Visconde d'Alemquer*.

## TARIFAS DO CAMINHO DE FERRO

Os annexos d'este numero são as seguintes tarifas das linhas do sul e sueste:

*Especial n.º 4—de peq. vel. transporte de madeiras*

E' a reforma da antiga do mesmo numero tendo-se separado as differentes classes em dois grupos, um com preços mais elevados, por ser também maior o valor das madeiras n'elle incluídas, e outro com preços mais baixos applicaveis ás madeiras para construção e empacotamento de fructas. A redução sobre os preços da antiga tarifa é superior a 10 por cento.

*Especial n.º 15—de peq. vel. transporte de sal*

E' uma tarifa nova que se torna de grande vantagem por facilitar o transporte d'esta mercadoria não só fazendo-a seguir pelo caminho de ferro para o Alemtejo onde tanto se utiliza este artigo para a preparação das carnes como mesmo para exportação para a extremadura hespanhola por Extremoz, e para o sul da Hespanha por Pias, emquanto não se prolongar mais a linha d'este ponto para a fronteira.



## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria  
DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS  
2.<sup>a</sup> repartição  
CAMINHOS DE FERRO

Sua Magestade El-rei conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar a planta cadastral do 2.<sup>o</sup> lanço da 2.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em data de 3 de maio findo, relativa ao lanço comprehendido entre Alpedrinha e o Fundão, cujo projecto foi approvado em portaria de 23 de maio de 1887.

Paço em 14 de junho de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.

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

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que para a construcção do 2.<sup>o</sup> lanço da 2.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendido entre Alpedrinha e Fundão, approvado por portaria de 23 de maio de 1887, seja declarada a urgencia da expropriação de quatro parcelas de terreno com os n.<sup>os</sup> 54, 186, 189 e 193, situadas a n.<sup>o</sup> 54 na freguezia de Valle de Prazeres, as n.<sup>os</sup> 186 e 193 na freguezia do Fundão e a n.<sup>o</sup> 189 na freguezia de Donas, todas no concelho de Fundão e districto de Castello Branco, pertencentes a n.<sup>o</sup> 54 a João Emilio Franco Arreano, as n.<sup>os</sup> 186 e 189 a Joaquim Maria de Azevedo e a n.<sup>o</sup> 193 ao dr. Theodoro Meyrelles Cardoso Gramacho; e

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

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

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 14 de junho de 1888.—REI.—*Emygdio Julio Navarro*.

Pedindo o director da construcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro que, para a construcção do lanço das linhas ferreas do Minho e Douro entre a estação do Pinheiro e a estação central das mesmas linhas ferreas nas proximidades da Praça de D. Pedro na cidade do Porto, seja declarada a urgencia da expropriação de duas parcelas de terreno com os n.<sup>os</sup> 15 e 17, pertencentes: a n.<sup>o</sup> 15 a Luiz Vicente de la Sancha e a n.<sup>o</sup> 17 a Nicolau Florido de Sousa Calheiros, e situadas ambas no lugar das Fontainhas, freguezia do Bomfim, do bairro oriental, districto do Porto; e

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

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

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 14 de junho de 1888.—REI.—*Emygdio Julio Navarro*.

Sua Magestade El-Rei, tendo ouvido a junta consultiva de obras publicas e minas, e sendo-lhe presente uma representação da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, datada de 19 do corrente mez, relativamente a um desvio e passagem de nível da estrada de Barcarena ao kilometro 5,095 da secção do ramal de caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, comprehendida entre Belem e Cascaes:

Ha por bem approvar o projecto datado de 20 de março ultimo do referido desvio e passagem, ficando sem effeito as resoluções anteriores em contrario.

Paço, em 23 de junho de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta.

Sua Magestade el rei, tendo ouvido a junta consultiva de obras publicas e minas, e sendo-lhe presente uma representação da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, ha por bem approvar o projecto datado de 24 de março ultimo, de um desvio da es-

trada real n.<sup>o</sup> 67, de Lisboa a Cascaes, ao kilometro 25,800 da mesma estrada correspondendo ao kilometro 18,100 da secção do ramal de caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, comprehendida entre Belem e Cascaes, com as seguintes condições:

1.<sup>o</sup> Que as terras a montante do desvio serão sustentadas ou por muros de supporte ou por empedrados nos taludes.

2.<sup>o</sup> Que do lado do caminho de ferro as terras serão arrasadas do nivel do pavimento da estrada, sendo esta separada da trincheira da linha ferrea por uma cortina de alvenaria com altura tal que não roube a vista do mar.

3.<sup>o</sup> Que nos pontos em que a estrada se aproxima da trincheira da linha ferrea, os taludes d'esta trincheira serão convenientemente consolidados.

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

Paço, em 25 de junho de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta.

## A LINHA DO ALGARVE

O projecto d'esta linha que já deu entrada no ministerio das obras publicas foi elaborado pelo sr. engenheiro Pinheiro Borges, por conta da companhia concessionaria.

A directriz da linha é a continuacção da do Estado. Passando em alinhamento recto defronte da praça da Rainha, em Faro, rodeia as muralhas do antigo castello em duas curvas, prolongando-se ao sul da collina de Santo Antonio do Alto, até passar ao Norte de Olhão. A estação fica na planicie entre o cemiterio e a villa, proximo da estrada real n.<sup>o</sup> 78. D'aqui segue á beira mar, até entrar na Fuzeta, onde deve ser construida uma estação de 3.<sup>a</sup> classe ao sul da povoação. Vae depois até Tavira, passando em frente da Corredoura, onde deve ser construida a estação e d'ahi continua até á margem direita do Guadiana, 500 metros para o norte de Villa Real de Santo Antonio, onde será a estação *terminus*, justamente defronte do local onde ha de erguer-se a estação hespanhola da linha de Huelva a Ayamonte.

Haverá mais os apeadeiros na Luz e Cacella que servirão estas duas importantes freguezias do littoral.

O traçado tem na sua maior extensão largos alinhamentos rectos com pequenas pendentes. A obra de arte mais importante é a ponte metallica de Tavira, de um só vão de 55,<sup>m</sup> sobre o rio que divide aquella cidade.

A estação de Faro está projectada em frente da rua do Rego, da mesma cidade, devendo fazer-se a respectiva communicacção por uma extensa avenida de 12 metros de largura. Entre as agulhas da referida estação e as da linha do Estado, ficará o caes com serventia directa para a alfandega e para o bairro da Ribeira.

O referido orçamento é de pouco mais de 930:000 réis

## AS FRONTEIRAS ALLEMÁS

Os jornaes inglezes começam a protestar contra os vexames porque o sr. de Bismarck faz passar os viajantes na fronteira d'Alsacia-Lorena. N'um excellente artigo publicado em 8 de junho o *Pall-Mall-Gazette* aconselha os *touristes* inglezes que desejem ir a Vienna a tomar a linha de Calais, Châlons, Delle, Bâle, Zurich, e o tunnel do Arlberg, mais curta que todas as outras, e unicamente mais cara 3 libras que a linha do Orient-Express.

O mesmo jornal faz igualmente notar que, graças á grande velocidade dos trens na linha de Calais-Bâle, os viajantes de Londres a Vienna, pela linha franceza, farão uma grande economia de tempo sobre a linha de Ostende-Bruxellas, Cologne, Francfort e Munich.



## A REDE SECUNDARIA DE CAMINHOS DE FERRO DE HESPAÑA

(Continuado do n.º 7)

Para já, o governo reserva-se o direito de reembolsar-se do capital que tenha abonado por motivo da garantia de juro, «em qualquer epoca da exploração em que o producto liquido obtido pela mesma exploração exceda 6 % do capital que se garante.

Depois ainda o Estado continuará disfrutando durante os 89 annos restantes, até que caduque a concessão, dos impostos e serviços gratuitos que representam nada menos que 3 % proximamente do capital da primeira instalação.

Emfim, terminado o prazo da concessão, o Estado se achará unico e livre possuidor de um valor de réis 14.400.000.000.

Isto no que diz respeito aos beneficios *directos*, porque os *indirectos* comprehendem em seus conceitos essenciaes:

O augmento do trafego que a rede secundaria produzirá na principal, augmentando portanto tambem o imposto d'esta ultima ao Estado;

O consideravel desenvolvimento de riqueza nas comarcas e povos atravessados ou servidos pela rede secundaria;

O desenvolvimento de industria metallurgica e suas auxiliares, promovido pelo estabelecimento dos caminhos de ferro economicos;

Emfim, a vida e o movimento que despertará em todo o paiz esta ampliação da rede ferrea, de que aproveitará tanto o Estado como a agricultura commercio e industria.

Não ha duvida, pois, que o projecto de lei sobre os caminhos de ferro secundarios, formulado em semelhantes condições, é grandemente proveitoso para o Estado; mas os anteriores calculos, por muito hypotheticos que sejam, auctorisam-nos a duvidar que aquellas mesmas condições sejam bastante animadoras para os capitalistas nacionaes, acostumados á elevação, perpetuidade e esperanza da renda que lhes produz a divida publica.

Em quanto aos capitalistas estrangeiros, possuidores de uma grande parte de capital dos grandes caminhos de ferro em Hespanha, não chegamos a comprehender como vão conformar-se com uma garantia de dez annos, com onerosissimas condições durante todo o periodo da concessão, tendo o edificante exemplo da rede principal, concluida ha vinte annos, que, não lhes tem proporcionado mais que um pequeno juro, ainda cerceado a tal ponto, e por tal modo ameaçado, que já se não pôde prever a que insignificante, senão negativo limite, ficará reduzido.

\* \* \*

A necessidade de ampliar as concessões essenciaes do projecto de lei, tem sido manifestada por importantes homens publicos e industriaes, á commissão que sobre aquelle projecto tem de dar parecer, pois são muitos os que participam do nossa opinião, de que nenhuma entidade séria, nacional ou estrangeira, se resolverá a comprometter os seus capitales com a unica garantia de dez annos de interesse, pelas consideraveis sommas que se invertem em uma exploração que, com tanta lentidão se aclimata, e que tropeça com tantas difficuldades n'este paiz.

A garantia de 5 % não nos parece, pois, acceitavel, se não se fizer extensiva a *todo o periodo da concessão*, se bem que julgamos seja dado, obter dos adjudicatarios uma redução de 20 e talvez 30 e mais annos nos 90 fixados, pois evidentemente transigirão com mais

facilidade sobre o prazo de reversão para o Estado, do que sobre o pretendido limite do tempo de garantia.

Entendemos além d'isso, que é indispensavel tambem pôr esta garantia a coberto de ruinosas surpresas, filhas dos ultteriores traçados d'aquellas obras publicas que sejam utilizadas pelas linhas de via reduzida, e que poderiam reduzir a proporções irrisorias o interesse das mesmas, garantido pelo Estado; e posto que este limita o custo kilometrico que garante ao *maximum* de réis, 14.400.000, frustrando assim, para as empresas, o interesse correspondente ao excesso nas construcções que o exijam, fixem-se como justa compensação réis 9.000.000 como *minimum* do capital credor do interesse garantido, seja qual fôr o preço official de via publica, aproveitado pela rede secundaria.

Em troca d'estas concessões pelo Estado outhorgadas ás empresas exploradoras da dita rede secundaria, crêmos que poderia impôr-se-lhes a participação d'aquelle, durante todo o tempo da concessão, em metade dos lucros, uma vez cobertos os gastos de exploração e os 5 % do capital social, em lugar de 6 % fixados no projecto de lei.

Senão desde o começo, pelo menos no fim de alguns annos, esta participação do Estado nas vantagens das linhas secundarias mais favorecidas de trafego, ser-lhe-hia de grande allivio para os encargos que lhe acarretarão os ramaes de pouco rendimento, e mediante os quaes, de qualquer modo, e não pôde haver duvida, o Estado se encontraria livre possuidor no fim das concessões de uma industria transportadora representando um consideravel capital que acima apreciamos em réis 14.400.000.000.

O projecto de lei, nenhuma restricção estabelece para as concessões de linhas parallelas ás existentes ou futuras, por mais que esta condição seja de capital importancia para a exploração dos caminhos de ferro que primeiro se estabeleceram na nossa Peninsula; mas já que omittiram circumstancia tão importante na legislação das grandes linhas d'interesse geral, é necessario que se cure d'ella com o maximo cuidado na lei que tiver de reger a rede secundaria.

A garantia dos 5 % de interesse affecta um capital que, revertendo para o Estado n'um determinado prazo, não pôde considerar-se pelo capitalista concessionario senão como um minimum excepcional, que não exclue a probabilidade de um interesse superior e susceptivel de amortizar, durante o prazo da concessão, o capital do primeiro estabelecimento, de que fica despojado no dito prazo.

E como esta responsabilidade seria illusoria se fosse licito instalar linhas parallelas, em competencia com as que adquiram ulteriormente extraordinaria prosperidade, é evidente a necessidade de estipular na nova lei, que as linhas de via reduzida que posteriormente se outhorguem, com ou sem garantia, sejam *affluentes e auxiliares* dos caminhos de ferro existentes, e de nenhum modo *competidores* entre si, nem das grandes vias ferreas principaes.

Parece-nos, por ultimo, que, para evitar reclamações e abusos, seria conveniente exigir na nova lei a apresentação dos estudos, planos e perfis das linhas secundarias sollicitadas, marcando-lhes um preço, cujo maximum no nosso entender, não deveria ser superior a 180.000 réis por kilometro, e que o adjudicatario da linha abonaria ao proprietario dos estudos.

Mediante estas modificações não duvidamos, que seria bem acolhido pelo mundo financeiro o projecto de lei do sr. Navarro Rodrigo, sobre a construcção da rede secundaria de caminhos de ferro economicos.

(El Dia)

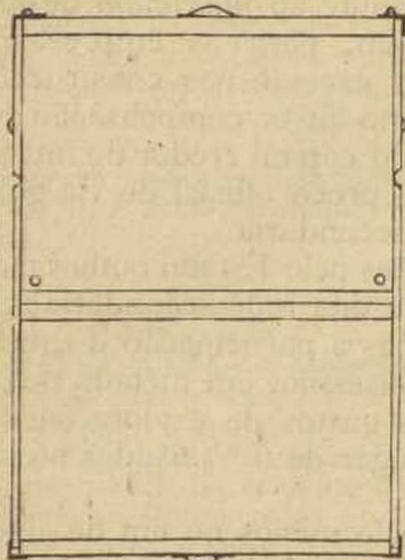
P. Ribera



## MALA-ESTANTE-SECRETÁRIA

O movel de que damos hoje as gravuras explicativas offerece as vantagens de uma grande commodidade, e economia, tornando-se, sobre tudo, util ao funcionario sujeito a repetidas transferencias, sempre incommodas e dispendiosas.

Foi n'esse intuito que, ha mezes o seu inventor, o distincto engenheiro Fillippe Pelouro o mandou construir, tendo sido seguido já por mais oito pessoas, que mandaram construir outros para seu uzo. Na possibilidade de que a mais alguém disperte igual curiosidade damos hoje uma descripção d'elle, afim de que o publico possa apreciar a conveniencia de tão, util invento.

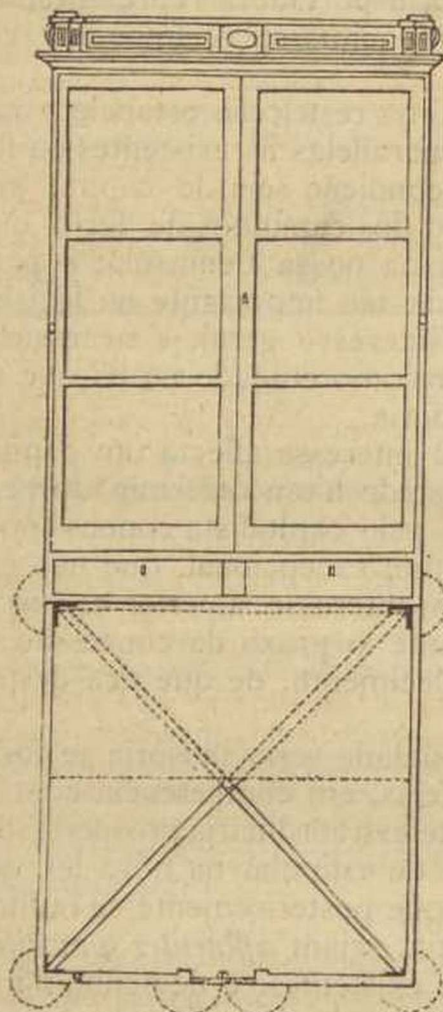


Mala fechada

Altura 1<sup>m</sup>,10, largura 0<sup>m</sup>,80, fundo 0<sup>m</sup>,29  
Escala 1 : 20

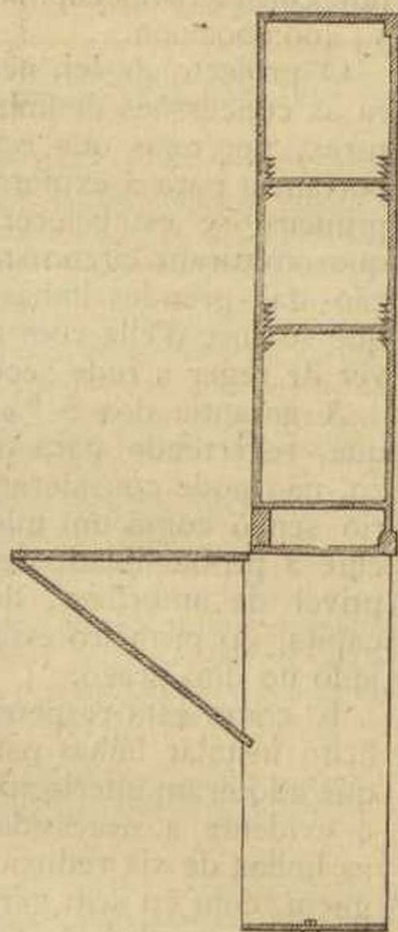
E' folheado de mogno e polido nas faces vistas, quando armado em estante-secretária.

Este movel que o seu autor procurou fazer leve e portatil, quanto o seu triplo fim podia comportar, foi construido de casquinha, com a maxima espessura de centimetro e meio.



Estante secretaria

Altura da secretaria 0,77<sup>m</sup>  
Total 1,89



Corte transversal

Fundo da mesa 0,50<sup>m</sup>

Estas faces ficam protegidas pela mesa e pés da estante-secretária, quando transformada em mala.

Os pés articulam por meio de dobradiças metalicas nos sitios indicados por arcos de circulo no desenho da estante-secretária. E a mesa, cujo comprimento é toda a largura da estante-secretária articula do mesmo modo—por um lado—na parte inferior d'esta, por baixo das gavetas, e—pelo lado opposto—na parte que serve de suporte á mesma mesa.

Como se observa, as extremidades metalicas dos pés da estante secretária, que n'esta estão ligadas entre si por um parafuso, estão, na mala, servindo de cantoneiras, aparafusadas a um dos seus topos. No meio d'este topo, que é tambem o superior da estante-secretária, está uma fechadura por meio da qual se fecha a mala, ou se prende a sua tampa, que, na estante-secretária constitue a mesa e o seu suporte.

Para mais solidez da mala estão-lhe aparafusadas lateralmente os pés da estante-secretaria, e superiormente a mesa e o seu suporte.

A cimalha e acroterio da estante-secretária, e a thesoura, ou cruz de S.<sup>to</sup> André, que lhe fica superior, estão apenas justapostos e mettem-se dentro da estante quando se transforma em mala. E o mesmo se faz aos vidros da vidraça que apenas estão presos aos respectivos caixilhos por pequenos parafusos.

Aquella thesoura não é essencial quando armada a estante-secretária, porque a mesa e o seu suporte tornam solidario e estavel todo o systema, ligando os pés com a parte superior.

Na estante-secretária as fechaduras e os orificios onde penetram os parafusos, estão munidos dos respectivos espelhos, e a mesa na parte central está forrada de oleado.

O movel assim descripto foi construido em Faro pela modica quantia de trez libras.

## ARREMAÇÃOES E CONCURSOS

Dia 4 de julho.—Na secretaria do conselho administrativo do arsenal da marinha—ferramentas, pregos, uma mó, zinco etc.

Dia 4.—Na repartição dos serviços technicos e do material da direcção geral dos correios, telegrapho e pharoes, artigos de drogaria, bolsas de couro para ferramentas e para correspondencia, ferramentas e utensilios de estações e pharoes e de linhas telegraphicas, caixotes de madeira, tábuas e balas estofadas para marcação de correspondencias, papel cartuxo, malas de lona, saccos de grossaria e tecidos de linho e algodão.

Dia 5 na mesma.—Torcidas de fio de seda para pharoes; bandeiras para o serviço semaphorico; artigos de cordame; sulfato de cobre para pilha e para injeccões de postos; artigos de mobilia; artigos para pilha de Minotto; relógios de dois mecanismos e simples reguladores.

Dia 6 na mesma.—Papel para aparelho de Morse; caixas de ferro para receptaculo de correspondencias; fio de cobre de diversas dimensões; artigos para pilha Léclanché.

Dia 7 na mesma.—Papel polygrapho; pintura de caixas de ferro para receptaculo de correspondencias; marcas de dia.

Dia 6 no mesmo local.—Papel e objectos de escriptorio.

Dia 10 na secretaria do conselho administrativo do arsenal da marinha.—De diversos pertences de telegrapho, fechaduras de metal, ferragens, gesso, acido carbolico, cairo em fio, feltro simples, mognoe tapeçarias.

Dia 10 na mesma.—Uma locomovel nova de dois cylindros e força de 12 cavallos.

Dia 10.—Administração do concelho do Cartaxo—obra do pavimento de 4200 metros de estrada.

Dia 14.—Administração do concelho da Chamusca—ponte de 5 metros de vão sobre o ribeiro do Pinheiro na estrada real n.º 16.

Dia 10.—Administração do concelho de Obidos—tarefa de terraplanagens e obras de arte na estrada real n.º 65 na extensão de 498,22 metros.

Dia 5.—Administração do concelho de Peniche—tarefa de terraplanagem na extensão de 118,09 metros na estrada real n.º 65.

Até 27 julho—na direcção d'obras publicas do districto de Beja—construção por empreitada da parte metallica da ponte e viaducto na estrada districtal n.º 133, sobre o rio Mira.

## FALTA DE ESPAÇO

Absolutamente por este motivo, não obstante termos augmentado o jornal e diminuido o typo, retiramos, depois de composto, o 4.º artigo sobre *O congresso agricola e as tarifas* e outros assumptos que daremos no proximo numero. Tambem retiramos alguns annuncios do que pedimos desculpa aos nossos annunciantes.



## Cotações de títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e Paris

BOLSAS	Maior cotação desde 1 de janeiro	DIAS													
		16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	—
De Lisboa															
Acc. C. R. Port...	118.000	116.300	..	..	..	..	116.000	116.000	116.000	116.000	..	116.000	..	..	..
» Beira Alta...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» C. Nacional..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» Carris Lisboa	64.200	..	..	..	..	..	..	63.000	..	..	..	..	..	..	..
» Asc.*Mechan.*	30.500	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Obrig. C. R. Port.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» Beira Alta..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» C. Nacional	85.900	..	..	..	85.500	85.700	85.900	86.000	..	..	..	..	..	..	..
» Atr. Africa.	85.300	82.000	..	..	84.200	..	..	..	..	..	85.300	81.500	..	..	..
De Paris															
Acc. C. R. Port...	660	..	650	650	655	..	..	650	650	650	650	650	..	..	..
» Beira Alta...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» M. C. P. ....	210	208	206,25	208	207,50	217,50	..	..	208	..	..	..	207,50	..	..
» Norte Hesp..	305	287,50	287,50	288,75	288,75	290	290	291,25	291,25	291,50	288,75	290	..	..	..
» M. Z. A. ....	268,75	258,75	263,75	263,75	266,25	267,50	268,75	..	..	267,50	..	..	..	..	..
» Andaluzes...	322	297,50	300	298,75	297,50	297,50	297,50	266,25	266,25	..	..	..	..	..	..
» Lombardos..	187,50	171,25	171,25	170	172,50	17,75	180	180	181,25	182,50	..	..	..	..	..
Obrig. C. R. Port.	360	358	360	360	356,25	356,25	..	360	360	360	359	360	359	..	..
» M. C. P. ...	330	..	..	..	..	..	..	..	339	..	335	..	339	..	..
» N. H., 1.ª s.	385	369	368,50	368,50	368,50	367,50	369,50	..	..	..	..	..	..	..	..

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DIFFERENÇA				DESDE 1 DE JANEIRO TOTAES		
		1888			1887			A MAIS		A MENOS		1888	1887	
		KIL	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL	TOTAES	KILO- METRI- CAS	TOTAES	KILO- METRI- CAS	TOTAES	KILO- METRI- CAS			
PORTUGAL		de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real	Leste e Norte	11 17 Junho	506	42.700:000	84:387	506	42.500:000	83:992	200:000	395	..	..	1.084.400:000	1.045.000:000
		18 24 "	.	50.100:000	99:011	.	47.100:000	93:083	3.000:000	5:928	..	..	1.434.200:000	1.092.160:000
		11 17 "	72	840:000	11:666	72	830:000	11:528	10:000	138	..	..	19640000	28870000
	Ramal de Cac.	18 24 "	.	800:000	11:111	.	1.420:000	19:722	..	..	620:000	8:611	20440000	30290000
		11 17 "	2	160:000	80:000	2	150:000	75:000	10:000	5:000	..	..	3520000	3450000
	" " Coim.	18 24 "	.	140:000	70:000	.	170:000	85:000	..	..	30:000	15:000	3660000	3620000
		11 17 "	74	6.899:000	93:229	28	6.793:350	242619	105:650	..	..	149396	91705580	36218110
	Cintra-Torres	18 24 "	.	7.224:000	97:666	.	5.215:210	186257	2.008:790	..	..	88:591	104929580	41433320
		11 17 "	97	2.625:000	27:061	.	..	..	..	..	..	..	35052140	..
	Tor. <sup>as</sup> F. Alf. <sup>los</sup>	18 24 "	.	3.512:000	36:206	.	..	..	..	..	..	..	38564140	..
Sul e Sueste		11 17 "	8	433:000	54:125	.	..	..	..	..	..	..	1725800	..
	Cintura	18 24 "	.	553:000	69:125	.	..	..	..	..	..	..	2278800	..
		27 2 "	335	10.300:280	30:747	335	8.416:100	25:122	1.884:180	5:625	..	..	191551325	210448965
		3 9 "	361	10.345:120	28:656	.	9.091:270	27:137	1.253:850	1:519	..	..	201896445	219540235
	Minho	20 27 Maio	145	8.397:161	57:911	145	6.740:480	46:548	1.647:681	11:363	..	..	142706665	135142260
		28 2 Junho	.	6.811:898	46:978	.	8.527:377	58:809	..	..	1.715:479	11:831	140518563	143669637
	Douro	20 27 Maio	200	7.307:646	36:538	172	6.661:433	38:729	646:213	..	..	2:191	152889659	144438498
		28 2 Junho	.	7.862:031	39:310	.	7.517:085	43:703	344:946	..	..	4:393	160751690	151955583
		28 3 "	253	4.770:307	2:604	253	4.674:771	2:649	95:536	54	..	..	125710151	112838031
	Beira-Alta	4 10 "	.	5.017:293	2:883	.	5.448:206	3:076	..	..	430:913	193	130727444	118286237
Porto á Pova	1 15 Maio	57	3.118:627	54:712	57	2.470:220	43:337	648:407	11:375	..	..	20324828	20951976	
	Guimarães	27 2 Junho	34	1.084:315	154902	33	1.231:805	175972	..	..	147:490	2:070	18480710	16171305
		3 9 "	.	1.274:960	182137	.	1.179:280	158408	95:680	13:669	..	..	19755670	17350585
HESPAÑHA			Pesetas	Peset. <sup>a</sup>	Pesetas	Peset. <sup>a</sup>	Pesetas	Peset. <sup>a</sup>	Pesetas	Peset. <sup>a</sup>	Pesetas	Peset. <sup>a</sup>	Pesetas	Pesetas
Norte		27 2 "	2713	1.213:435	447:27	2713	1.191:989	439:37	21:446	7:90	..	..	23520573	25895823
		3 9 "	.	1.201:780	446:65	.	1.159:870	427:52	41:910	19:13	..	..	25914386	29192548
Alicante		3 9 "	2672	1.032:834	386:54	2672	1.025:162	383:66	7:672	2:88	..	..	21742552	22004940
		10 16 "	.	982:053	367:53	.	943:565	353:13	38:488	14:40	..	..	22724605	23848505
Andaluzes		28 3 "	793	251:243	316:82	793	236:589	298:35	14:654	18:47	..	..	4658646	4781976
		3 9 "	429	61:557	143:49	429	63:562	148:16	..	..	2:004	4:67	1271320	1285234
Madrid Caceres.		..	.	60:885	141:92	.	75:927	176:98	..	..	15:042	35:06	1332205	1361161



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Apresentado á assembleia geral de 30 de junho de 1888

## Capitulo I—Exposição geral

## Resultados da exploração no exercício de 1887

## EXTENSÃO DA REDE EXPLORADA

A Companhia Real dos caminhos de ferro Portuguezes, explorou durante o exercício de 1887:

1.º As linhas de Leste e Norte e ramaes de Cáceres e Coimbra com 580 kilometros de extensão.

2.º As linhas da Sociedade de Madrid-Cáceres Portugal, em conformidade com as disposições do contracto de 22 de outubro de 1885, approved na assembleia geral de 23 de dezembro do mesmo anno, com uma extensão de 429 kilometros.

3.º A partir de 2 de abril, a linha de Lisboa a Cintra, com uma extensão de 28 kilometros, e a partir de 25 de maio, a linha do Cáceres a Torres-Vedras com uma extensão de 46 kilometros, formando estas duas linhas as de Lisboa a Cintra e Torres Vedras que, segundo a resolução da assembleia geral de 28 e 30 de março de 1885, foram definitivamente acceitas pela nossa Companhia. Não tendo sido estas linhas exploradas durante todo o exercício, o Conselho de Administração, em conformidade com o que se tem praticado com as outras linhas da Companhia, e com o que geralmente se acha estabelecido para todas as que vêm augmentar as redes em exploração, resolveu que os resultados da exploração d'estas linhas fossem levados á conta da construcção, apresentando não obstante n'este relatorio, todas as contas de receita e despesa das ditas linhas, para se poder avaliar a sua importancia, visto terem entrado em exploração definitiva no 1.º de Janeiro do corrente anno.

## RECEITAS

Os resultados geraes da exploração das linhas de Leste e Norte, ramaes de Cáceres e Coimbra, e das linhas de Madrid-Cáceres-Portugal foram os seguintes:

## LINHAS PORTUGUEZAS

	IMPORTANCIAS	
	Totales	Por kilometro
	Réis	Réis
Receitas do tráfego.....	2.511:689\$362	4:330\$499
" fóra do tráfego .....	62:142\$759	107\$143
Total das receitas da exploração..	2.573:832\$121	4:337\$642
Despesas da exploração .....	796:419\$739	1:373\$137
Receita liquida da exploração .....	1.777:412\$382	3:064\$505
A receita liquida da exploração, no exercício de 1886, foi de .....	1.769:443\$489	3:050\$765
O augmento que apresenta o exercício de 1887 sobre o de 1886 é de .....	7:968\$893	13\$740

o que corresponde a um augmento de 0,45 %

Esta differença a favor de 1887, resulta de um augmento nas receitas de exploração, de 27:819\$531 réis, do qual ha a deduzir um augmento nas despesas da exploração, de 19:850\$638 réis.

## LINHAS DE MADRID A CACERES E PORTUGAL

	IMPORTANCIAS	
	Totales	Por kilometro
	Réis	Réis
Receitas do tráfego.....	562:339\$587	1:310\$814
" fóra do tráfego .....	17:536\$405	40\$877
Total das receitas da exploração..	579:875\$992	1:351\$691
Despesas da exploração .....	350:995\$375	818\$170
Receita liquida da exploração .....	228:880\$617	533\$521
A receita liquida do exercício de 1886, foi de .....	225:725\$016	526\$165
O augmento que apresenta o exercício de 1887 sobre o de 1886, é pois de .....	3:155\$601	7\$356

o que corresponde a um augmento de 1,39 %

Esta differença a favor do exercício de 1887 resulta de um augmento nas receitas da exploração de 12:370\$034 réis, do qual ha

a deduzir um augmento nas despesas de exploração de 9:214\$434 réis.

## ENCARGOS

Os encargos relativos ás linhas portuguezas no exercício de 1887 são:

Juros e amortisação do capital 15.772:333\$809, levantado em obrigações para a construcção das linhas.....	993:499\$306
Juros e amortisação das obrigações que representam a importancia de 1.334:796\$014, resultantes dos encargos até 31 de Dezembro de 1885, provenientes dos contractos feitos com a Sociedade de Madrid-Cáceres-Portugal, anteriores áquella data .....	84:078\$801
Total dos encargos das obrigações relativas ás linhas em exploração igual ao do exercício de 1886.....	1.077:578\$107
Impostos em Portugal e França.....	31:970\$070
Amortisação de 26 acções .....	2:340\$000

Total dos encargos .....	1.111:888\$177
O producto liquido da exploração d'estas linhas sendo de .....	1.777:412\$382
A importancia do rendimento disponivel do exercício de 1887, pagos os encargos é de réis ...	665:524\$205
No exercício de 1886, este rendimento foi de réis	670:436\$367
Houve portanto, no exercício de 1887 uma diminuição de .....	4:912\$162

proveniente da differença de réis 12:791\$055 dos impostos em Portugal e França, e de réis 90\$000 na amortisação das acções entre os encargos do exercício 1887 e os de 1886, a importancia dos encargos das obrigações das linhas exploradas tendo-se conservado a mesma nos dois exercicios.

Nas linhas de Madrid-Cáceres-Portugal, os encargos no exercício de 1887, que tem de ser pagos pela nossa Companhia, em conformidade com o contrato de 22 d'outubro de 1885 foram os seguintes:

Juros e amortisação do capital, obrigações réis .	421:217\$080
Impostos em Hespanha e França.....	8:245\$030
Pagamento de F. <sup>ra</sup> 10 a cada uma das 50.000 acções	90:000\$000

Total dos encargos réis .....	519:462\$110
A receita liquida da exploração sendo de .....	228:880\$617
O deficit no exercício de 1887 é de réis.....	290:581\$493
No exercício de 1886, este deficit tinha sido de .....	280:078\$065
ha portanto um augmento de deficit em 1887 em relação a 1886, de réis .....	10:503\$428

devido a que os encargos do exercício de 1887 são superiores em réis 13:659\$029 aos encargos de 1886, differença que justificaremos, quando tratarmos da exploração das linhas de Madrid a Cáceres e Portugal.

## PRODUCTO LIQUIDO DISPONIVEL — PROPOSTA DE DISTRIBUIÇÃO

Segundo estes resultados que detalhadamente vão ser analysados n'este relatorio, póde fixar-se do modo seguinte a conta da importancia disponivel:

Producto liquido disponivel das linhas portuguezas, depois de deduzidos todos os encargos, despesas de exploração e amortisação d'acções, no exercício de 1887, réis .....	665:524\$205
Saldo do exercício de 1886, réis .....	30:778\$300
Somma disponivel, réis.....	696:302\$505

Para a distribuição d'esta importancia, o Conselho de Administração tem a honra de vos propôr, em conformidade com as disposições dos estatutos e deliberações por vós tomadas em outras assembleas geraes, o seguinte:

1.º) Para a reserva ordinaria, segundo o disposto no art.º 46, n.º 1 dos Estatutos, 1 % da receita, liquida de todos os encargos, réis .....	6:655\$242
2.º) Para donativo á Caixa de Soccorros e Reformas dos empregados da Companhia segundo a deliberação da assembleia geral de 11 de junho de 1884, réis .....	15:637\$950
3.º) Contribuição para a Caixa de Reformas e Pensões, segundo o regulamento approved na assembleia geral de 11 de junho de 1887, um semestre.....	3:294\$756



4.º) Para cobrir o deficit do exercicio de 1887 na exploração das linhas de Madrid-Caceres-Portugal, liquidado em conformidade das disposições do contrato de 22 de outubro de 1885, e acima indicado .....	290:581\$493
5.º) Para dividendo das 69:411 acções da nossa Companhia a 5:400 réis por acção, sujeito ao imposto de rendimento em Portugal .....	374:819\$400
6.º) Para credito de conta nova do exercicio de 1888 .....	5:313\$664
Total réis .....	696:302\$505

## RESERVA ESTATUTARIA

A nossa reserva estatutaria ficará assim elevada em 31 de dezembro de 1887 a réis .....

25:583\$633

## RESERVA ESPECIAL

A reserva especial extraordinaria era em 31 de dezembro de 1887 de réis .....

812:120\$682

Deverá ser elevada de réis .....

290:581\$493

retirados do producto liquido da exploração, e ficará portanto em réis .....

1.102:702\$175

Os encargos das linhas de Madrid-Caceres-Portugal que, segundo as deliberações tomadas nas assembléas geraes de 5 de junho de 1878 e seguintes, formam uma conta em suspenso, a que faz face a reserva especial, eram em 31 de dezembro de 1886, de réis 1 614:874\$079.

Em 31 de dezembro de 1887, será de réis 1.905:455\$572, se for approvada a proposta feita pelo Conselho de Administração da Companhia, por isso que o deficit dos productos liquidados da exploração das linhas de Madrid-Caceres-Portugal é coberto no exercicio de que tratamos como o foi no de 1886, pela importancia disponivel da exploração das linhas portuguezas, pagos todos os encargos e despesas e distribuindo um dividendo de 5\$400 réis por titulo ás acções da Companhia Real dos caminhos de ferro Portuguezes em circulação em 31 de dezembro de 1887.

A distribuição do dividendo das acções, sendo approvada, poderá ser paga a partir de julho de 1888, a cada um dos 69:411 titulos em circulação em 31 de dezembro de 1887, a quantia de réis 2\$700, que, com a importancia igual que foi paga a partir de 2 de janeiro do corrente anno a cada um d'aquelles titulos, prefaz réis 5\$400 que o Conselho de Administração propõe sejam distribuidos como dividendo correspondente ao exercicio de 1887.

O Conselho de Administração, fazendo-vos esta proposta, chama a vossa attenção sobre os seguintes resultados da exploração das nossas linhas nos cinco ultimos annos.

Annos	Receitas da exploração	Despezas da exploração	Receitas liquidas da exploração
1883	2.277:173\$369	778:308\$252	1.498:865\$117
1884	2.323:447\$717	754:737\$425	1.568:710\$292
1885	2.275:448\$580	720:329\$301	1.555:119\$279
1886	2.546:012\$590	776:569\$101	1.769:443\$489
1887	2.573:832\$121	796:449\$739	1.777:412\$382

Tem havido portanto desde 1883 até 1887 um desenvolvimento consideravel das receitas da linha, com um pequeno augmento nas despesas de exploração, d'onde resultou um augmento importante no rendimento disponivel nos ultimos annos, que permite fazer face aos encargos provenientes dos contratos feitos com a Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal, sem ter de levar verba alguma ás contas a liquidar para poder dar dividendo aos nossos accionistas.

Os dividendos distribuidos n'estes annos foram os indicados no mappa seguinte, onde tambem designamos as importancias disponiveis da exploração e os encargos de Madrid-Caceres-Portugal:

Annos	Rendimento disponivel das linhas portuguezas pagos todos os encargos	Importancia dos dividendos pagos ás acções			Importancia dos encargos de Madrid-Caceres-Portugal		
		Numero de acções em circulação	Juro de cada uma	Importancia total	Total	Levada a conta especial	Paga pelo rendimento das linhas portuguezas
1883	337:077\$676	69.502	4\$500	312:759\$000	229:113\$464	229:113\$464	
1884	383:917\$840	69.502	5\$400	375:310\$800	278:919\$412	278:919\$412	
1885	368:884\$303	69.502	2\$880	200:165\$760	401:654\$889	200:827\$445	200:827\$444
1886	670:436\$367	69.436	4\$860	337:458\$960	280:078\$065		280:078\$065
1887	665:524\$205	69.411	5\$400	374:819\$400	290:581\$493		290:581\$493

Este mappa mostra que a partir do exercicio de 1885, o Conselho de Administração tem tratado de não aggravar a conta especial relativa á garantia dada á Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal, tirando do seu rendimento disponivel, depois de pagos todos os encargos da exploração das suas linhas, a importancia do deficit que ás linhas da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal apresentam nos resultados da sua exploração.

(Continúa)

## SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO

Começa hoje 1 de julho a vigorar o novo horario da linha de Foz-Tua a Mirandella partindo o comboio de Foz-Tua ás 2<sup>h</sup>18' da tarde e chegando a Mirandella ás 5<sup>h</sup>20'; partindo de Mirandella ás 8 da manhã e chegando a Foz-Tua ás 10<sup>h</sup>58'.

Além d'estes comboios, que são diarios, ha mais um que parte de Foz-Tua ás 4 e 10 da manhã e outro que sahe de Mirandella ás 4 e 5 da tarde, os quaes só se effectuam nos dias de feira em Mirandella.

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

## SOCIEDADE DOS CAMINHOS DE FERRO DE MADRID — CACERES — PORTUGAL

São prevenidos os srs. accionistas d'esta companhia de que o dividendo do exercicio de 1887 fixado em 10 francos por acção liquidados de impostos, será pago em troca do coupon n.º 7 desde o dia 2 de julho proximo futuro.

Este pagamento effectuar-se-ha:

Em Lisboa na sede da companhia; em Madrid na sede social Claudio Coelho, 12 novo; em Paris na sociedade Geral de Credit Industriel e Commercial, 72 rue de la Victoire, e no Credit Lyonnais, boulevard des Italiens, 19; em Londres em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.<sup>as</sup>; em Lyon na Sociedade Lyonnaise de Depots e Comptes Courants; e em Bruxellas e Genova nas succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.



### COMPANHIA GERAL DE CREDITO PREDIAL PORTUGUEZ

Esta companhia, achando-se auctorizada pelo governo de Sua Magestade a emittir obrigações prediaes do novo typo de 4 1/2 0/0, annuncia ao publico que desde a presente data recebe propostas para emprestimos hypothecarios ao juro de 4 1/2 0/0, conforme a tabella de annuidades abaixo publicada.

Tabella das annuidades dos emprestimos hypothecarios, calculadas a juro de 4 1/2 0/0 para a quantia de 100,000 réis, incluindo a amortisação e commissão, e para os prazos de 10 a 60 annos:

Annos	Annuidades	Annos	Annuidades	Annos	Annuidades	Annos	Annuidades
10	13\$328,400	23	7\$823,840	36	6\$435,456	49	5\$873,158
11	12\$425,628	24	7\$656,470	37	6\$374,236	50	5\$845,188
12	11\$676,036	25	7\$503,602	38	6\$316,916	51	5\$818,722
13	11\$044,260	26	7\$363,766	39	6\$263,176	52	5\$793,668
14	10\$505,042	27	7\$235,308	40	6\$212,750	53	5\$769,936
15	10\$039,870	28	7\$117,060	41	6\$165,384	54	5\$747,448
16	9\$634,830	29	7\$007,954	42	6\$120,848	55	5\$726,128
17	9\$279,310	30	6\$907,064	43	6\$078,936	56	5\$714,878
18	8\$965,044	31	6\$813,590	44	6\$039,458	57	5\$686,722
19	8\$685,506	32	6\$726,820	45	6\$002,252	58	5\$668,512
20	8\$435,472	33	6\$646,140	46	5\$967,154	59	5\$653,220
21	8\$210,726	34	6\$571,000	47	5\$934,026	60	5\$634,796
22	8\$007,800	35	6\$500,916	48	5\$902,732		

Lisboa, 7 de maio de 1888.

O VICE-GOVERNADOR  
Lourenço Antonio de Carvalho.

### AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Unicas em Portugal e Hespanha

Premiadas nas Exposições Agricola de Lisboa em 1884  
Industrial do Porto em 1887

### Epoca Balnear

De Maio a Outubro

BANHOS THERMAES, HOTEL, BILHAR, SALA DE LEITURA,  
CAFÉ, JOGOS DE SALA, JARDIM,  
GYMNASIO, MEDICO E SOCCORROS PHARMACEUTICOS

A nascente produz 720:000 litros por dia

Usam-se no tratamento da escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle (ainda as mais rebeldes), syphilis, padecimentos de estomago, figado e baço, inflamações sub-agudas e chronicas de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, mesenterio, etc., leucorrhœas, varias formas de anemia e chlorose e alguns casos de hydropesia, etc.

PREÇOS DO HOTEL, 1\$000 réis por dia, ou mais, segundo o tratamento exigido.

Faz-se abatimento para familias.

As aguas vendem se em todas as pharmacias do paiz a 140 réis a garrafa de litro.

No escriptorio da Companhia em Lisboa, 10 litros, 700 réis; 5 litros, 350 réis.

Os banhistas de Lisboa devem tomar bilhetes de ida e volta para as Caldas da Amieira, estação que fica a menos de um kilometro do estabelecimento de banhos.

Estes bilhetes são validos por 60 dias e custam:

1.<sup>a</sup> classe, 6\$700; 2.<sup>a</sup>, 5\$200; 3.<sup>a</sup>, 3\$700 réis

Os banhistas do norte do paiz podem seguir pela Figueira da Foz, enquanto não estiver aberto o ramal de Alfarellos ás Caldas da Amieira.

ESCLARECIMENTOS E INFORMES NO  
ESCRITORIO DA COMPANHIA EM LISBOA  
Rua Augusta, 166, 1.<sup>o</sup>



## COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

### BILHETES PESSOAES

N'este escriptorio, todos os dias não santificados do meio dia ás 3 horas da tarde, desde o dia 20 do corrente, poderão ser tomados bilhetes pessoases e intransmissiveis, para transito em todos os carros, que a Companhia tiver em serviço do publico, validos desde o dia em que forem tomados até 31 de dezembro de 1888, pela quantia de

Réis ..... 20:000

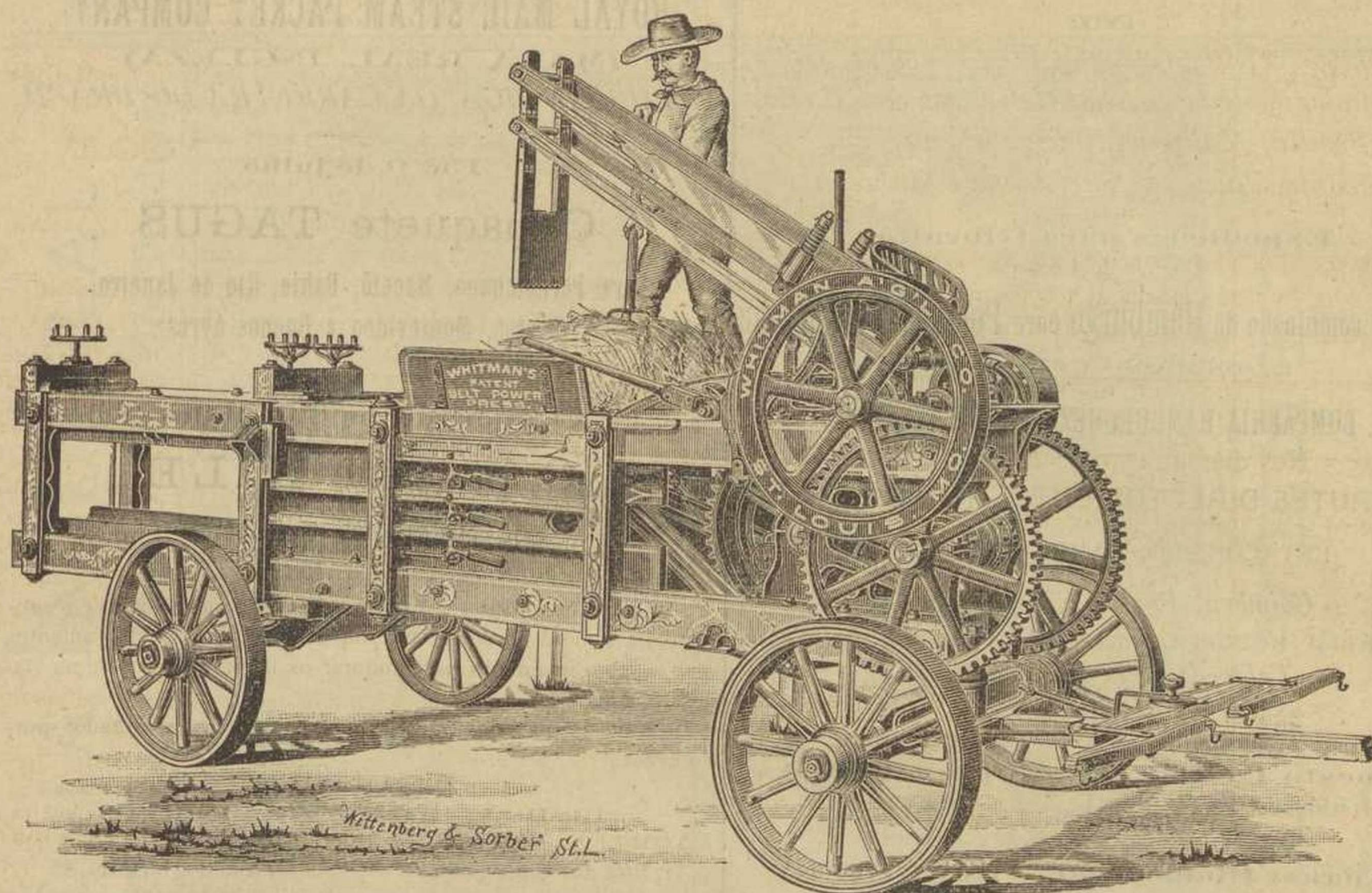
e conforme as condições do costume, patentes nas suas estações e nos seus carros.

Escriptorio da Companhia, 16 de junho de 1888.

O chefe de movimento  
Henrique Howell.



# Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa



## PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHITMAN

### PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

Estas machinas são d'um transporte facil, e por meio de dois cavallos com o auxilio de trez homens, podem comprimir 200 fardos de 55 kilos cada um, em 10 horas de trabalho.

A força da pressão é de 300 kilogrammas por metro cubico e pôde regular-se com toda a facilidade, o tamanho e peso dos fardos.

Estas machinas que são muito simples, solidas e de facil manejo, e que apresentam grande vantagem para o transporte da palha e feno, são de immensa utilidade para os exercitos e estão adoptadas na Russia e Italia.

Sendo movidas a vapor, com a força de 4 cavallos obtem-se de 500 a 600 fardos por dia.

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

### UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

Ala poente do Mercado 24 de Julho-Aterro da Boa Vista—Lisboa



# AUGUST BLUMENTHAL - HAMBURGO

## VAPORES DIRECTOS

ENTRE

*Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Sevilla, Malaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona*

### Expedições para Gibraltar

Por via de LONDRES

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

### COMPANHIA HAMBURGUEZA--SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 18 e 25 de cada mez

FRUTES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

E AS

ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO

EM

*Coimbra, Porto, Elvas, Badajoz, Valencia d'Alcantara, Caceres, Plasencia, Naval moral, Talavera de la Reina e Madrid*

### AGENTES

EM LISBOA

**Ernesto George**

R. do Ferregial de Cima, 2

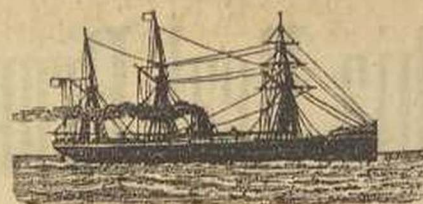
EM MADRID

**Cezar Fereal**

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

**August Blumenthal - HAMBURGO**



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 9 de julho

## O paquete TAGUS

Para Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos-Ayres

Esperado em 6 de julho

## O paquete NILE

Para Southampton e Antuerpia

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

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

### AGENTES

LISBOA

**KNOWLES, RAWES & C.<sup>a</sup>**

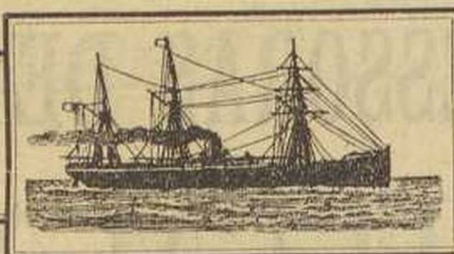
31, Rua dos Capellistas, 1.<sup>o</sup>

PORTO

**W. C. TAIT & C.<sup>a</sup>**

23, Rua dos Inglezes, 23

# Chargeurs Réunis



# Chargeurs Réunis

## COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO

PARA O

BRAZIL, PERNAMBUCO, BAHIA, RIO DE JANEIRO E SANTOS

Sahidas de Lisboa a 2, 12 e 22 de cada mez

PELOS PAQUETES

Ville do Maranhão

» de Pernambuco

» de Maceió

Ville de Ceará

» da Bahia

» de Santos

Saidas do Rio de Janeiro para Lisboa a 5 de cada mez

PREÇO DAS PASSAGENS

	Réis	1. <sup>a</sup> classe		3. <sup>a</sup> classe	
		Ida	Ida e volta	Ida	Ida e volta
Pernambuco.....		70\$000	105\$000	36\$000	54\$200
Bahia.....	»	75\$000	112\$000	36\$000	54\$200
Rio de Janeiro.....	»	80\$000	120\$000	40\$000	60\$400
Santos.....	»	80\$000	120\$000	40\$000	60\$600

Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.<sup>o</sup>

**F. Garay & C.<sup>a</sup>**

Estes vapores tem magnificas accommodações para passageiros. O preço das passagens comprehende vinho de mesa para as duas classes, tem creado portuguez, creada de quarto, e medico, cujo serviço é gratuito.

Os paquetes são de boa marcha e entram no porto de Pernambuco.



21, 23 e 25

Charruas Vinhateiras HOWORTH A I

Com aiveca e relha de aço, completa 9\$000 réis

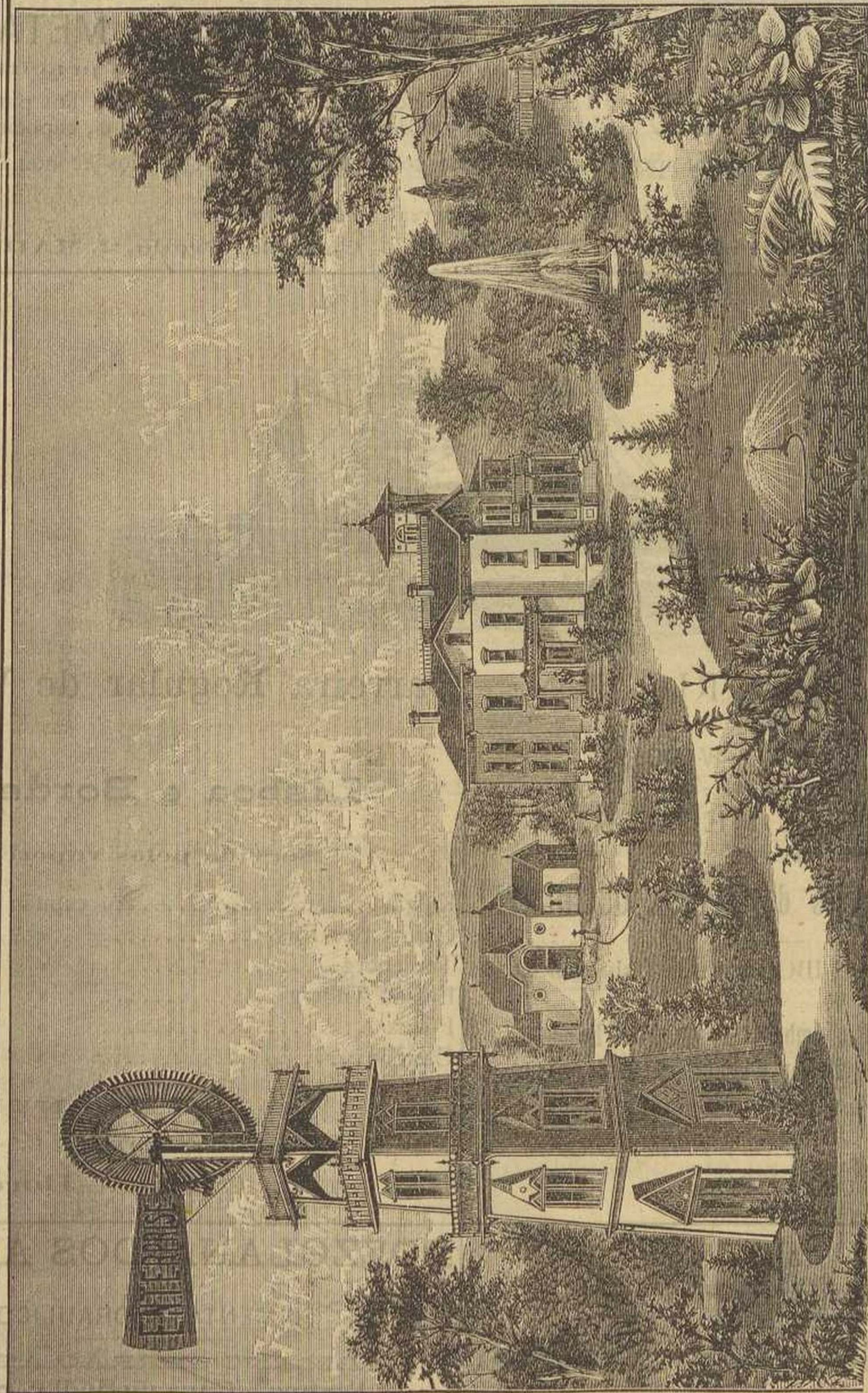
CHARRUECA N.º 2 com apo, uma rabiga de madeira, relha e 2 parafusos 8\$500 réis

21, 23 e 25

# CENTRO AGRICOLA INDUSTRIAL

Rua do Arco do Bandeira—**LISBOA**—Rua do Arco do Bandeira

27, 29 e 31



# MOINHOS DE VENTO

Rua do Arco do Bandeira—**LISBOA**—Rua do Arco do Bandeira

27, 29 e 31

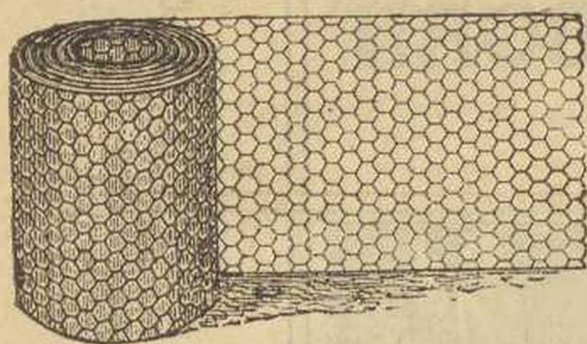
PRENSAS PARA UVA — Noras articuladas

Ceifeiras e Ceifeiras-atadeiras **OSBORN**

Esmagadores para uvas—Gaillet



CASA FUNDADA EM 1854



# FRANCISCO RIVIÉRE

BARCELONA E MADRID

Officinas em SAN MARTIN DE PROVENSALS (Barcelona)

## MANUFACTURA DE TECIDOS METALLICOS

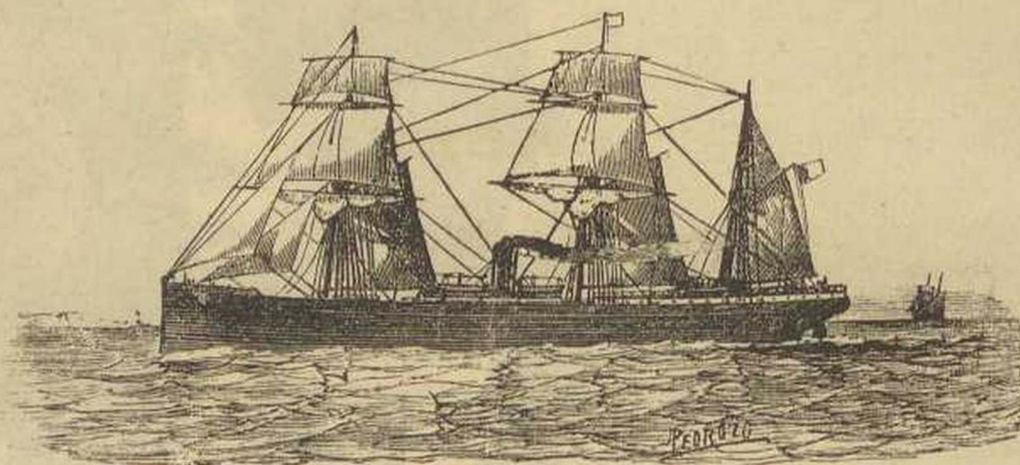
Chapas perfuradas e seda para peneiros

**ESPECIALIDADES:** Tecidos extrafortes para minas — Rêdes sem fim para fabricas de papel continuo — Rêde galvanizada para jardins, capoeiras, etc.

**Colchões metallicos**, aperfeiçoados — Rêde com espinhos para cercados economicos — Artigos de peneireiro, por grosso.

*Pedir catalogos e preços correntes aos escriptorios*

**BARCELONA**, Paseo de la Aduana, 23 — **Calle del Prado, 2, MADRID**



## EMPREZA AFRICANA

DE  
NAVEGAÇÃO A VAPOR

### CARREIRA REGULAR

ENTRE

## LISBOA e os portos da AFRICA OCCIDENTAL

O vapor portuguez IBO sahirá de Lisboa em 20 de julho, para

S. Thomé, Principe, Ambriz, Loanda, Novo Redondo,  
Benguella e Mossamedes

Os AGENTES

*Henry Burnay & C.<sup>a</sup>*

10, RUA DOS FANQUEIROS, LISBOA.

## Carreira Regular de Vapores

ENTRE

### Lisboa e Bordeus

Servida pelos vapores

Kolga.....	capitão	<i>Appelgren</i>
Corfitz Beckfriis.....	»	<i>Khysell</i>
Trelleborg.....	»	<i>Pettersson</i>
Eustalf Tilberg .....	»	<i>Axelsen</i>
Pollux .....	»	<i>Westerberg</i>
Castor .....	»	<i>Mastson</i>

AGENTES

*Henry Burnay & C.<sup>a</sup> — Lisboa*

*Prytz & C.<sup>a</sup> — Bordeus*



## EMPREZA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

No dia 5 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para  
S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e Flores.

No dia 20 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para  
a Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira e Fayal.

LISBOA

84, CAES DO SODRÉ 2.<sup>o</sup>

O AGENTE

*Germano Serrão Arnaud*

## POZZOLANA DOS AÇORES

OU

CIMENTO HYDRAULICO

GERMANO SERRÃO ARNAUD

Lisboa — Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>

Material approvado por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, cannos, tanques, muralhas, poços, doka, caes, canaes, etc., etc.

Tem sido empregado nas obras do arsenal de marinha, da companhia das aguas, caminhos de ferro portuguezes, alfandega do Porto, barras da Figueira e S. João da Foz, pontes em Abrantes e na Regua, e de muitas outras de vulto como aterro da Boa Vista em Lisboa, doka de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, e encaçamento do rio Alviella.

Os jazigos de pozzolana que exploramos na ilha de S. Miguel (Açores) permitem-nos fornecer este material em quaesquer proporções por maiores que sejam as exigencias dos pedidos, sendo 15 kilogrammas a quantidade minima para vendas.



# CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

## TARIFA ESPECIAL N.º 4—PEQUENA VELOCIDADE

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 21 DE JUNHO DE 1888  
PARA COMEÇAR A VIGORAR EM 1 DE JULHO DO MESMO ANNO

### Transporte de madeiras

#### BASES

##### 1.º GRUPO

Madeiras faceadas ou aparelhadas, de pinho, casquinha ou pitch-pine, para obra de carpinteria.

Até 100 kilometros, 25 réis por tonelada e kilometro, não podendo o preço da tonelada ser inferior a 1\$000 réis.

De 101 kilometros em diante, 22 réis por tonelada e kilometro, não podendo o preço da tonelada ser inferior a 2\$500 réis.

##### 2.º GRUPO

Madeira em bruto ou serrada, rolos, postes telegraphicos, travessas, barrotes, tábuas, madeira para caixas de fructa, etc.

Até 100 kilometros, 17 réis por tonelada e kilometro, não podendo o preço da tonelada ser inferior a 680 réis.

De 101 kilometros em diante, 15 réis por tonelada e kilometro, não podendo o preço da tonelada ser inferior a 1\$700 réis.

#### CONDIÇÕES

1.ª As remessas de madeira cujo comprimento não exceder a 6 metros, serão taxadas por expedições não inferiores a 2:000 kilogrammas; as que contiverem peças excedentes a 6 metros, não sendo contudo o seu comprimento superior a 12 metros, serão recebidas por expedições de 6:000 kilogrammas ou pagando como tal.

As remessas que comprehenderem vigas de comprimento superior a 12 metros, só poderão ser transportadas precedendo ajuste entre a direcção e o expedidor.

2.ª Os excedentes dos pesos acima designados, 2:000 e 6:000 kilogrammas, serão taxados por fracções de 100 kilogrammas.

3.ª Alem dos preços estabelecidos, cobrar-se-hão as despesas accessorias, pelo peso effectivo transportado, em conformidade com a respectiva tarifa.

4.ª É ampliado por mais quatro dias o praso da expedição, transporte e entrega concedido pelo regulamento.

5.ª É concedido o praso de dez dias de armazenagem gratuita nas estações de chegada.

6.ª Estes transportes ficam sujeitos ás condições da tarifa geral, em tudo que não for contrario ás disposições da presente tarifa.

7.ª Fica annullada, pela presente, a tarifa especial n.º 4 de 21 de setembro de 1883.

Lisboa, 22 de junho de 1888.

O director,

*J. P. Favares Trigueiros*



# CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

---

## TARIFA ESPECIAL N.º 15—PEQUENA VELOCIDADE

---

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 19 DE MAIO DE 1888  
PARA COMEÇAR A VIGORAR EM 1 DE JUNHO DO MESMO ANNO

---

### Transporte de sal em sacco

---

#### BASES

Até 100 kilometros, 14 réis por tonelada e kilometro, não podendo, porém, o preço de cada tonelada ser inferior a 700 réis.

101 a 200 kilometros, 13 réis por tonelada e kilometro, não podendo, porém, o preço de cada tonelada ser inferior a 1\$400 réis.

De 201 kilometros em diante, 12 réis por tonelada e kilometro, não podendo, porém, o preço de cada tonelada ser inferior a 2\$600 réis.

Peso minimum 500 kilogrammas ou pagando como tal.

#### CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> Alem dos preços estabelecidos cobrar-se-hão as despesas accessorias, em conformidade com a respectiva tarifa.

2.<sup>a</sup> A administração reserva o direito de ampliar por mais tres dias o praso fixado na tarifa geral para a entrega, sem que por esse motivo haja direito a reclamação.

3.<sup>a</sup> Estes transportes ficam sujeitos ás condições estabelecidas nas tarifas geraes, em tudo que não forem contrarias ás disposições da presente.

Lisboa, 21 de maio de 1888.

O director,

*J. P. Fares Trigueiros.*