

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma Parte Official por despacho de 5 de Março de 1888 do Ministerio das Obras Publicas

PROPRIETARIO DIRECTOR—*L. de Mendonça e Costa*

ENGENHEIRO CONSULTOR—*C. Xavier Cordeiro*

REDACÇÃO—Conde Barão, 18—Lisboa

AVISO IMPORTANTE

Por contractos com TODAS AS DIRECÇÕES das linhas ferreas portuguezas, esta Gazeta distribue como annexos todas as tarifas especiaes, edições officiaes das mesmas linhas.

Com este numero distribuimos como annexo a **Tarifa da estação Central de Santarem.**

SUMMARIO

A industria siderurgica por *J. M. do Rego Lima*.—A tarifa e o tunnel do Rocio.—Parte official.—portarias de 1, 8 e 10 de maio.—Tarifas de transporte.—Notas de viagem.—XX O *Brunig*.—Entre collegas.—Réde argentina.—Publicações recebidas.—Tentativas micrographicas.—O pescador da Islandia.—O rei dos estranguladores.—Caminhos de ferro do Congo.—Os caminhos de ferro electricos.—Systema Sprague.—Commercio Portuguez.—Carteira dos accionistas.—Boletim financeiro, de Lisboa por *B. dos Santos*.—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.—Receitas de caminhos de ferro.—Patentes de invenção.—Linhas portuguezas.—Pessoal da Companhia Real.—Os empregados do Minho e Douro.—De Arganil a Covilhã.—Povoação e Famalicão.—Réde afriana.—Caminhos de ferro na Africa Oriental.—Ramal d'Alfarellos.—Mossamedes.—Linhas hespanholas.—Caminho de ferro de Cuba.—Progreſso da réde da Hespanha.—Prolongamento de linha.—Linhas estrangeiras.—A réde franceza.—Caminho de ferro aereo.—Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta (continuação do relatório).—Annuncios.

A INDUSTRIA SIDERURGICA

Algumas palavras sobre as suas condições d'adaptação em Portugal

Nos primeiros dias do mez de fevereiro alguns jornaes da capital referiram-se, em breves noticias, ao facto da administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes haver conseguido, mediante negociações com as administrações das minas de carvão do norte de Hespanha, a possibilidade de fornecer-se n'essas minas do combustivel necessario para a alimentação das suas machinas, uma vez que as tarifas dos caminhos de ferro do Douro e de Salamanca á fronteira portugueza fossem mais baixas que as que vigoram actualmente. A essa circumstancia ligava-se a da valorisação dos jazigos de ferro de Moncorvo pela lavra e tratamento no paiz dos minerios extrahidos, empregando na sua transformação os combustiveis d'aquella mesma proveniencia.

Nada nos podia emocionar tanto e tão agradavelmente como esta noticia, que nos deixava antever a realisação do que tem sido para o grande ideal das nossas aspirações: vêr o nosso paiz dotado da mais bella das industrias, aquella que contém em si os mais

surprehendentes elementos de prosperidade d'uma nação. Sem que nos tenhamos manifestado em publico, é todavia certo que, ainda antes de termos mais de perto meditado sobre a possibilidade da realisação d'esta industria entre nós, essa era uma aspiração, que se radicava cada vez mais no nosso espirito, o que se explica por um sentimento bem natural, durante o tempo e á medida que, na qualidade de estudante, visitavamos os grandes centros de fabricação de ferro e seus derivados na França, Alemanha, Austria e Hungria.

Por toda a parte, d'entre a vibração ruidosa que enthusiasma e vivifica, d'esses grandes focos de trabalho, que se chamam fabricas de ferro, destacavamos o anecdotico da direcção no seu empenho de sustentar o bom nome da empresa nos torneios a que a obrigava a lucta infrene da concorrência, esse grande excitador da actividade, e não era sem grande dôr que vinha echoar no nosso coração de portuguez esse atribular incessante, mas a cujo preço sómente se obtêm esses resultados do saber e da intelligencia que nos assombram, e para conseguir os quaes não temos tido a necessaria coragem. E' que a grande industria não se compraz com essa meia indifferença pela concorrência, a que estamos habituados, nós que apenas vendemos os productos que importamos, depois de os sobrecarregarmos d'um onus maior ou menor. Ella exige uma energia, uma actividade de todos os momentos, inspirada por uma grande perspicacia, alumada por um profundo bom senso; ella exige um meditar continuo, um ensaio e experimentação incessantes, ora creando novos processos d'execução, ora novos centros d'aprovisionamento, ora novos mercados, ora novos incentivos ao consumo, que a habilitem a manter-se no desejado equilibrio. As mais das vezes ella não espera a procura do artigo que fabrica, mas offerece-o.

Que seja licito ao mais obscuro mineiro saudar aqui, com todo o enthusiasmo do portuguez que se rejubila com todos os melhoramentos da patria, aquelles que, usando em seu bem d'ella, do prestigio que lhes proporciona a situação em que se acham collocados, procuram dirimir as difficuldades, annullando esse logar commum: «*não podemos ter industria porque não temos combustivel*», trazendo para engrandecimento e bom nome do nosso querido paiz essa fonte de trabalho, origem de progresso economico e intellectual em muitos e variados ramos.

Que se absolva d'esses sentimentaes desabafos a quem tem como primeiro, se não unico, principio de regeneração das sociedades — o trabalho, ou, como a mais magnificente expressão e, d'esta industria.

Fim a que se destina este modesto trabalho. — Não é pretensão nossa apresentar n'estas poucas paginas a elucidação completa e precisa do grande problema da industria do ferro. Tão grave quanto complexa questão não pôde ser posta a claro em todas as suas partes, nos parece, d'uma só vez. Não desejamos, e não pode-

mos por agora senão contribuir para que se vá cultivando uma opinião, quando se trata d'uma industria que tem andado arredada do nosso paiz nos seus resultados primeiros: a obtenção do ferro dos minerios extrahidos de jazigos portuguezes.

Causas que se têm opposto à instituição da industria do ferro em Portugal. — A escassa riqueza do nosso solo em combustiveis diz-se ter sido a causa que mais immediatamente tem impedido a implantação entre nós da siderurgia chimica; parece-nos, porém, que os obstáculos que a ella se oppunham são da mesma ordem d'aquelles que militavam em desfavor de todas as industrias que desapareceram por completo do nosso territorio. Com as nossas tendencias colonisadoras e mercantis desviamos para outros continentes o melhor da nossa actividade e deixamos perecer d'inanição as pequenas industrias, impotentes para sustentarem effizamente uma luta com a grande industria, que desde o começo do presente seculo, começou de desenvolver-se em outros estados, enquanto nós nas habituavamos a exercer a importação de todos os productos fabricados, em troca d'alguns recolhidos pela nossa actividade agricola. Atrazados de muitas dezenas d'annos relativamente aos povos industriaes, procurámos manter o nosso papel de nação civilisada pelo orgão da nossa legislação, acompanhando e, em alguns casos, excedendo aquelles povos na sancção de liberdades, impróprias para o nosso meio em quanto tolhiam as nossas faculdades de trabalho. E assim é que, com as nossas pequenas industrias, perderamos todas as tradições industriaes, a tal ponto que hoje em vez de necessitarmos tão sómente desenvolver, alargando e aperfeiçoando os meios de trabalho d'uma determinada industria, temos de a crear em todas as suas partes.

Seja como fôr, é incontestavel que a carencia de combustivel mineral tem sido uma importante causa opposta ao nosso desenvolvimento industrial. Dos depositos conhecidos no nosso paiz e em alguns dos quaes, como os do districto do Porto e de Coimbra, se procede á lavra desde longa data, a producção tem sido sempre mui limitada, em condições de não se poder com o combustivel extrahido alimentar uma grande industria, de sorte que o seu preço se tem mantido elevado; mas, o que é infelizmente peor, a qualidade d'esses combustiveis, muito anthracitosos uns, e pyritosos outros, não os recommenda para o tratamento dos minerios de ferro, pelo menos para a grande operação fundamental da fusão reductiva. Estas circumstancias terão sido as que mais imperiosamente se tenham opposto ao estabelecimento entre nós da metallurgia de ferro.

Sem embargo d'isso pensamos que o problema poderia ter tido uma solução pratica se tivéssemos seguido o exemplo d'outras nações, cujos recursos de combustivel são tambem escassos, mas onde a metallurgia, se não tem tido vida desafogada, constitue todavia uma manifestação importante d'actividade, graças á generosa e intelligente iniciativa dos particulares acompanhada dos favores do Estado. N'este caso está a Italia. Este grande paiz não é mais favorecido que o nosso em depositos de combustiveis mineraes e ainda os que n'elle abundam mais são as lignites; e comtudo em todo o tempo se tem feito o tratamento immediato de minerios de ferro, com quanto a producção italiana represente apenas uma pequena fracção do consumo total. Ao contrario, porém, o trabalho mechanico é consideravel e testemunha d'um notabilissimo progresso feito a grandes passos e que colloca a Italia sob este ponto de vista, como se acha tambem em outros campos d'actividade, a par de paizes tão adiantados como a Inglaterra, França, Allemanha, Austria e Belgica. São exemplos

os grandiosos couraçados que desde muitos annos já, esse paiz tem feito construir nos seus arsenaes, as machinas de todo o genero, inclusive as machinas de coser, as locomotivas e com estas todo o material fixo e circulante de caminhos de ferro. Os exemplares d'este ultimo grupo eram magnificos e representavam a Italia brilhantemente na ultima exposição do Campo de Marte. E todos esses resultados são obtidos em condições muito mais onerosas para as empresas do que o poderiam ser para as nossas se existissem, por quanto, quer recorrendo á producção ingleza, quer á do centro da França, quer á da Allemanha de oeste ou sudoeste, o preço do combustivel nos locais de consumo é mais elevado que aquelle mediante o qual, nas mesmas circumstancias, obtemos o carvão inglez. A seu favor a Italia não tem senão o baixo preço da mão d'obra, o qual tambem entre nós não pôde ser reputado como elevado.

Regiões ferriferas portuguezas. — Os nossos jazigos de ferro são numerosos e muitos d'elles se acham reconhecidos, alguns concedidos, mas a lavra em todos está no momento presente absolutamente paralisada. Os principaes d'esses jazigos acham-se concentrados em tres principaes regiões, uma das quaes, a mais importante pela massa de minerio disponivel, se localisa na serra de Moncorvo, entre o Sabor e o Douro; as duas outras ficam, uma nos concelhos de Montemor-o-Novo, Vianna e Alvito e a terceira nos de Odemira e S. Thiago do Cacem.

Questão bem interessante seria a de interrogar os factos d'um modo preciso, consciencioso, acerca das condições de cada uma d'essas regiões, procurando responder a uma série de quesitos referentes ás necessidades do paiz, pelo que respeita ás applicações do ferro no consumo privado e no do Estado. Claro é que, se temos aspirações de progresso, não devemos repellir a ideia de n'um dado momento nos bastarmos a nós proprios, recebendo em troca do exercicio da nossa energia todos os recursos para a satisfação das nossas necessidades, entre as quaes se evidencia, como uma das primeiras, a defeza do territorio. A existencia do trabalho do ferro em uma outra d'essas regiões não é indifferente para avançarmos para esse ideal, pois se em Moncorvo podermos n'um dado momento forjar os canos das nossas espingardas, fundir os canhões de grossa artilheria com que armemos as nossas fortalezas e embarcações de guerra, teremos de assentar a quilha dos nossos cruzadores nos estaleiros estabelecidos na proximidade dos jazigos que demoram na região do littoral. Reflectamos, porém, que esse é um ideal a que talvez nunca possamos attingir, como chimerica a presumpção de vida independente, como nação commercial.

Seja embora assim, não temos como menos exequivel a installação da metallurgia do ferro no sul do paiz, recorrendo ao combustivel do centro da Hespanha, do que no norte, empregando o asturiano. Mas para preferencia da utilização immediata dos jazigos de Moncorvo relativamente aos das outras regiões, militam varias razões.

Os primeiros são os que conteem uma maior quantidade de minerio disponivel. No relatorio dos engenheiros srs. Malheiro e Sequeira, elaborado por occasião do reconhecimento d'aquellas minas em 1875, indica-se a existencia de 45 a 50 milhões de toneladas, dos quaes 10 a 15 milhões estão representados por minerio que está por assim dizer prompto para transporte.

Em segundo lugar, sendo o combustivel a materia prima que mais escasseia no nosso territorio, o seu emprego deve ser quanto possivel restringido ás operações metallurgicas propriamente ditas, procurando-se nas

aguas do Sabor e do Douro o maximo supprimento de força motriz, conforme á mais racional escolha de local para a fabrica, que para este fim, senão para outras razões faceis de produzir, deve ser estabelecida junto a um ou outro d'estes rios. Esta importantissima vantagem não pertence ás regiões ferriheras do sul.

(Continua)

J. M. do Rego Lima.

A TARIFA E O TUNNEL DO ROCIO

Não somos partidarios de deixar as questões sem resposta; antes entendemos dever esclarecel-as, para que no espirito publico não restem duvidas, sobre a nossa opinião e sobre os principios da lei e da justiça em que a fundamos.

E' assim que, em poucas palavras, vamos explicar, por fórma bem clara como são injustas e infundadas as recriminações que se teem feito á Companhia Real, sobre a supposta elevação dos preços de passageiros entre a estação do Rocio e Cintra.

A pequena differença a mais no preço dos bilhetes, em relação ao preço desde Alcantara, é apenas de 60 réis em 1.^a classe, 50 em 2.^a, e 40 na 3.^a, provindo, não só da distancia ser superior em 1 kilometro, como de se applicar ao ramal da linha Urbana isoladamente a tarifa de Leste e Norte, o que obriga á cobrança do transporte pelos minimos fixados na mesma tarifa, applicação esta que não é nova, que sempre se praticou em todas as linhas portuguezas, inclusivé nas do Estado, e contra a qual nunca ninguem se insurgiu.

Segue-se que os proprios que levaram ás camaras e á imprensa um assumpto d'esta ordem, nunca se deram ao trabalho de estudar a legislação sobre tarifas, o que, até certo ponto nos lisongeia, por termos fundado esta publicação justamente para as vulgarisar.

De outro assumpto similar se tratou tambem na Camara dos Pares, na ultima semana, fallando os srs. Margiochi e Marquez de Valladas, sobre receios que s. ex.^{as} dizem haver do tunnel do Rocio.

Especialmente o segundo d'estes cavalheiros, n'um discurso que, ou o extracto da sessão está mal feito, ou elle foi supinamente nebuloso e incongruente, arma ao effeito com affirmações gratuitas, e insinua factos que não se deram.

Diz o sr. marquez:

Ha effectivamente apprehensões graves relivamente ao tunnel do Rocio. Durante o verão passado houve desastres continuados; ora, é provavel que os fiscaes do governo saibam fiscalisar, mas tambem é provavel que a companhia dos caminhos de ferro diga que, tendo recebido o caminho de ferro de Cintra em muito mau estado, encontra-se em difficuldades para o collocar de prompto nas condições devidas.

Um embroglio em que se não percebe a que vem o estado da linha de Cintra mesclar-se no assumpto da abertura do tunnel. E accrescenta:

Mas exclusivamente sobre este ponto, se os fiscaes do governo não fiscalizam, a culpa provém da falta de remedio, e é necessario que se dê provimento ao recurso que tem interposto o nosso povo.

Em primeiro logar affirma erradamente o intelligente par do reino, que no verão passado se deram desastres no tunnel, quando nem o menor houve, e se no anno anterior, em virtude do assentamento dos terrenos, se arruinaram alguns predios de que a companhia fez aquisição, esses casos não só não produziram desastres pessoas, como foram exteriores ao tunnel, nada affectando, portanto, a sua solidez.

Como se affirma no espirito de s. ex.^a a ideia de que se-

jam justificados quaesquer receios pueris a ponto de os levar ao parlamento?

Visitou s. ex.^a aquella galeria e encontrou-lhe quaesquer irregularidades; assistiu á sua construcção e notou alguns defeitos n'esses trabalhos?

Affirmações gratuitas d'este genero são faceis de fazer, mas difficeis de fundamentar por quem, como o illustrado par, não se habilitou com os competentes estudos prévios, e conhecimentos technicos do assumpto.

Emquanto aos fiscaes do governo, contradiz-se o discurso citado, ora dizendo *que sabem fiscalisar*, ora *que não fiscalizam*.

Tambem nos parece arrojada a suspeição lançada sobre estes funcionarios de que faltassem aos seus deveres não exercendo a devida fiscalisação, n'uma obra d'aquella importancia, e não vemos razão alguma para que sobre essa classe se lance o odioso de incorrer em tal responsabilidade.

Mas não é só na respeitabilidade d'estes que havemos de fiar-nos. Como muito bem disse o nobre ministro das obras publicas, é pelo parecer da commissão de engenheiros nomeada para examinar as condições de toda a obra, que o governo tem que regular-se, e pela nossa parte, reconhecendo no orador da camara alta toda a sua competencia em assumptos d'outra ordem, hade-nos permittir que nos louvemos muito mais no informe dos dignos technicos que teem que dar parecer sobre aquella obra d'arte.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria
DIRECCÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS
2.^a Repartição—Caminhos de Ferro

Sua Magestade el-rei, conformando-se com o parecer de 21 de abril proximo passado, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 13 de março ultimo, de um desvio da estrada real n.º 55, da Guarda á Castello Branco, ao kilometro 16,034, do lanço da 2.^a secção do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes. O que se comunica ao respectivo director fiscal para os devidos effeitos.

Paço, em 1 de maio de 1890.—Frederico de Gusmão Correia Arouca.

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 30 de janeiro ultimo, e tendo em attenção o de 1 do corrente mez da mesma junta consultiva: ha por bem approvar o projecto de variante na extensão de 4:210^m,75 da parte da 3.^a secção do caminho de ferro de ligação das linhas ferreas do sul e sueste com a linha de leste, denominadas Vendas Novas a Santarem, entre o perfil n.º 91 do projecto approvado em portaria de 14 de dezembro de 1888, e o perfil n.º 95 do projecto d'esta variante, apresentado pela companhia dos caminhos de ferro meridionaes em data de 24 de março do corrente anno; devendo, porém, a ponte sobre a valla de Azambuja ter, pelo menos, 100 metros de largura entre os encontros, ficando ainda a companhia obrigada a augmentar a secção de vasação da mesma ponte, e a construir outras pontes n'este troço de linha para vasação das aguas das cheias, se o governo o julgar necessario, e ser adquirida pela mesma companhia, além do terreno necessario para a valla ao longo do aterro, a montante do caminho de ferro no campo de Vallada, uma faixa de terreno com 0^m,5 de largura ao longo de todo o comprimento da mesma valla e do lado do campo.

Outrosim ha por bem o mesmo augusto senhor approvar os typos de edificios para a estação de 3.^a classe, e das retretes apresentados pela referida companhia em data de 8 de janeiro do corrente anno, ficando ainda em vigor a parte da condição 1.^a, que se refere á situação da estação commum á linha de leste, e as condições 2.^a, 3.^a, 4.^a, 5.^a, 6.^a, 7.^a, 8.^a, 9.^a, 10.^a, 13.^a e 14.^a da já citada portaria de 14 de dezembro de 1889.

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

Paço, em 8 de maio de 1890. — *Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem.

Sua Magestade El-rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 24 de abril findo; ha por bem approvar o projecto do desvio da estrada real n.º 67, no sitio do Estoril, ao kilometro 17,350, do ramal do caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Paço, em 10 de maio de 1890. — *Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

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

TARIFAS DE TRANSPORTE

Central de Santarem.—A tarifa da nova estação central que vem prestar bons serviços á cidade de Santarem é distribuida com este numero.

A vantagem da camionagem por conta d'uma estação n'estas condições é a de libertar o commercio das exigencias variaveis dos emprezarios de transportes entre a cidade e a estação da via ferrea, estabelecendo uma tarifa official que não pôde alterar-se *ad hoc* para cada expedidor ou segundo as condições de maior procura, uma regularidade no trajecto e a perfeita confiança que o expedidor pôde ter de que os seus volumes não são defraudados em transito, visto que é o caminho de ferro que por elles responde, desde a entrega que o expedidor faz, até o recebimento da remessa pelo consignatario.

Os preços das camionagens de ou para a central de Santarem, são muito modicos; especialmente para as mercadorias: 8 réis cada 10 kilos, é baratissimo.

Accresce que a estação de Santarem deve em breves tempos multiplicar consideravelmente o seu trafego, pela ligação ali do serviço da linha de Vendas Novas, e portanto, muito mais util se torna o serviço de uma estação central na cidade.

A festa inaugural d'esta estação faz-se hoje, 15, com toda a solemnidade, comparecendo a camara municipal e outros convidados, distribuindo-se um bode aos pobres, ao som de musica, foguetes, etc.

A noite haverá illuminação.

Agradecemos o convite especial que recebemos para esta festa e felicitamos a empresa pela sua bôa iniciativa que temos a certeza será coroada do melhor exito.

NOTAS DE VIAGEM

XX

O Brünig

Em que pese ao nosso predecessor na discripção de viagem na Suissa, o espirituoso marquez de Genest, que ha annos vasava nas columnas do *Figaro* as suas desdenhosas apreciações sobre as montanhas helveticas, não estamos d'accordo absolutamente em ponto algum das suas discripções.

Para elle, aquelles montes que dão vertigens, quando, do alto d'elles, contemplamos os verdejantes valles que os separam, ou quando d'estes levantamos o olhar para admirar a quellas pincaros elevando-se imponentes a confundir-se com as nuvens, não são mais que estupidas agglomerações de verde, pardo e branco, sem interesse, sem poesia, sem nenhum caracteristico especial e attrahente; a neve pareceu-lhe um pouco d'assucar

sobre um prado de espinafres; nos valles, não viu sombras, nas cidades não encontrou bellezas.

Para nós, a viagem na Suissa constitue uma das mais bellas recordações de quantas temos emprehendido, recordação que se tornaria em triste saudade se não tivessemos a animadora esperanza de a repetir.

De entre essas mais encantadoras bellezas que não esquecem ao viajante, destaca-se o percurso do Brünig, o arrojado caminho de ferro que foi inaugurado em 1888, e serve de ligação entre o lago de Brienz, o dos Quatro Cantões e Lucerna.

Estamos na estação de Meiringen; são 11 horas da manhã; a machina, de uma apparencia extranha; muito mais alta das rodas posteriores que das da frente, tendo, assim como as carruagens, duas rodas dentadas no centro do eixo, prepara-se para rebocar o comboio que rapidamente se enche de viajantes.

Assim que temos andado algumas centenas de metros, um ruido em todo o trem faz-nos perceber que aquellas rodas dentadas entraram na cremalheira que está no centro da via.

Como se vê, a tracção é mixta, por adherencia e cremalheira, afim de poder vencer as fortes rampas do Brünig.

Deixando o valle de Meiringen a linha encosta-se á montanha da direita, (por isso convem que o passageiro escolha sempre logar á esquerda, para gosar esplendidos panoramas) atravessando os fortes viaductos do Hausenbach, do Kehlbach e do Grossbach.

Estas tres pontes metallicas, de um só tramo cada uma, são de um arrojo pasmoso, atravessando, n'uma altura respeitavel as mais profundas ravinas, produzindo um effeito brilhante.

O trem parece suspenso do alto d'aquellas montanhas escarpadas, caminhando sobre uns fortes muros de suporte, por vezes passando em escavações enormes feitas na rocha, acima das quaes se estendem, em promontorio, os grandes monolythos, tomando formas phantasticas.

As quedas d'agua murmuram por entre aquellas pedrarias, precipitando-se em fundos abysmos.

Bem depressa o panorama agreste se transforma, abrindo-se aos lados da linha horisontes deliciosos de vegetação e frescura. Estamos no alto do Brunnenfluh, tendo lá em baixo o suavissimo valle de Hasli; á esquerda avista-se a aldeia de Brunigen; á direita o Ritzlihorn erguendo a sombria cabeça sobre o valle de Urbach, na frente a cadeia de montanhas do Oltschi que levantam as brancas cabelleiras de neve em que o sol se reflecte.

N'uma rampa de 12 ‰, somos levados sobre aquelle troço de linha que é uma maravilha de construcção e uma gloria da engenharia suissa.

Pouco depois temos attingido a altura de 1:004 metros; estamos na estação do Brünig.

Aproveitemos o bom serviço do seu bufete para almoçar, por 3,50 francos.

D'este ponto em diante a linha desce sempre, indo agora n'uma pendente de 10 ‰ para o valle do Brünig, onde vemos reunidos n'um pittoresco aspecto a vegetação uberrima, os rochedos pardos escavados e as pequeninas cabanas de madeira.

Passamos então o tunnel de Kapelli (137 metros) á altura de 905 metros, tendo superior a elegante capella de Nicolas de Flue, o piedoso ermita do Unterwald.

Estamos a 905 metros d'altitude e em breve descere-mos a 755, na estação de Lungern, onde termina a segunda secção de cremalheira.

Passado este ponto não nos esqueçamos de ver do comboio, no valle ridente que se estende para o norte,

o antigo lago, esgotado em 1836 por meio de grandes trabalhos, para alargamento dos terrenos de cultivo, sendo as aguas das cascadas do Aa, que o alimentavam, canalizadas em grande extensão.

Depois de um pequeno patamar, as rodas dentadas engrenam de novo na cremalheira da primeira secção da linha, que nos leva até Giswyl, descendo em rampa de 10 % o Kaiserstuhl que separa o valle de Lungern do de Sarnen, sobre algumas pontes, sempre na vertente da montanha, através de florestas e sobre o flanco dos rochedos.

Dentro em pouco estamos na Jerusalem da Suissa; a terra das peregrinações catholicas, o alto Unterwald, onde o grande eremita de que acima fallámos fundou a sua igreja, e onde tambem provou, em combates renhidos pela patria, que era tão valente soldado como fiel christão.

Como o comboio não nos dá tempo sigamos a Sarnen, a capital de um sub-cantão suizo que disfructa de uma organização politica especial entre os demais.

Além das formulas republicanas de todo o paiz no alto Unterwald é o povo que se governa autonomica-mente, reunindo-se em assembléas de mais de 20:000 pessoas, para discutir as suas leis e até as suas despesas, sempre que estas excedam a 10:000 francos 1:800:000 réis.)

O lugar onde se reúnem estas notaveis côrtes vê-se do comboio, antes de chegar á estação.

Passada esta, temos mais duas n'um pequeno percurso até chegar á de Alpnachstad, 46 kilometros de Brü-ning, d'onde parte o caminho de ferro do Pilatus, a linha de montanha mais arrojada, mais importante, mais assombrosa que temos visto.

Alpachstadl é uma estação, como tão regular é na Suissa, em que coincidem no mesmo ponto os diversos serviços de transporte para que os *touristes* não tenham o menor incommodo ao passar de um a outro. A gare do caminho de ferro é em frente da da linha de Pilatus e junto ao caes de embarque para os vapores do lago.

Não precisamos, pois, de omnibus para nos transportar ao pasmoso ascensor do Pilatus, cuja descripção fica para o proximo numero e já a promettemos ao leitor tão completa quanto possivel porque as paginas da nossa carteira estão bem fornecidas de minuciosas notas sobre essa linha que é uma das glorias da engenharia moderna.

ENTRE COLLEGAS

Em virtude da declaração que fizemos no numero passado, honraram-nos mais com a troca das folhas os nossos presados collegas *A Actualidade* e *A Patria*.

Tanto o velho jornal portuense, que nas pugnas da politica tem sabido afirmar sempre, de um modo brilhante, o vigor das suas opiniões, como a nova folha da mocidade academica de Lisboa, escripta com todo o fogo do entusiasmo dos seus jovens redactores pelas ideias mais avançadas, são visitas que muito apreciamos e agradecemos.

RÊDE ARGENTINA

A direcção geral dos caminhos de ferro argentinos, acaba de publicar um bem elaborado relatorio, em que se expõe os resultados da exploração de todas as linhas da republica durante o anno de 1889. Na impossibilidade

de nos alongarmos na discripção d'um tão importante documento vamos extrahir d'elle resumidamente os dados mais curiosos e interessantes:

Linhas	Custo das linhas em 31 de dezembro	Relação entre as receitas e as despesas.	Lucros e perdas	Rendimento do capital empregado.
Buenos-Ayres a Rosario..	33,330,000	47-61 %	1,735,602	7-04 %
Prim. r. Entreriano.....	153,840	94-98 "	552	0-35 "
Central Argentino.....	18,618,000	47-13 "	2,017,213	10-82 "
Gran Oeste Argentino....	16,984,800	152-24 "	468,983	— "
Argentino do Este.....	4,989,615	99-52 "	1,304	0-25 "
Central-Norte.....	26,990,342	67-34 "	773,303	2-86 "
Provincia de Buenos-Ay- res.....	27,474,283	59-03 "	1,993,928	7-26 "
Buenos-Ayres ao Pacifico.	14,702,421	71-80 "	318,386	2-16 "
Andino.....	4,366,565	64-43 "	156,842	3-05 "
Central Entreriano.....	6,000,000	106-44 "	16,841	— "
Norte de Buenos-Ayres...	2,991,488	49-34 "	369,472	12-35 "
Buenos-Ayres a Ensenada	6,681,885	47-96 "	599,948	8-98 "
Sul.....	40,320,000	45-09 "	3,389,186	8-41 "
Oeste-Santafecino.....	3,000,000	121-61 "	59,888	— "
Santa Fé ás colonias.....	9,839,088	76-00 "	186,691	1-90 "
Noroeste Argentino.....	4,273,920	102-00 "	—	— "

As receitas progrediram, sendo bastante satisfactorios todos os resultados da exploração das diversas linhas, comquanto haja queixas geraes da insufficiencia do material circulante e da negligencia de muitos agentes e empregados das companhias.

O numero de viajantes que durante o anno findo, transitou nas linhas ferreas da Republica Argentina, foi de 9.681.233. As mercadorias transportadas pesaram 3.917.534 toneladas.

Nos caminhos de ferro, actualmente explorados, o numero de kilometros é de 8.255. Em construcção acham-se 4.790 kilometros.

O material circulante das linhas argentinas consta de 580 locomotivas, 810 carruagens, 83 *wagons-lits*, 286 *fourgons* de bagagens e 14.162 *wagons* de mercadorias.

O governo da Santa-Fé auctorisou a Companhia franceza constructora dos caminhos da provincia, a prolongar a linha Santa-Fé—Reconquista desde o kilometro 260 até o 28 grau. Esta nova linha ficará sendo parallela á de San-Cristobal a Presidente Roca, e atravessará tambem, por consecuencia, uma parte do Chaco dependente de Santa-Fé, assim como os terrenos pertencentes a MM. de Murrieta & C.^a

A mesma companhia tambem já foi auctorisada a construir uma linha de Golvez a San Cristobal, e de Santa-Fé a Rosario.

Consta tambem que muito brevemente será assignado o contracto de construcção das tres primeiras secções do projectado caminho de ferro do Sud-Oeste de Salta. A primeira secção servirá Cerrillos, Chicoana, Carril, La Puerta de Díaz, Vina e Guachipas; a segunda passa por Cafayatte, importante cidade do departamento de Calchaqui; a terceira atravessará a cidade de Rosario de Lerma e uma região mineira.

— Foi inaugurada no dia 15 do mez passado, a linha ferrea de Malagueño, que começa no kilometro 2 da via principal de Buenos-Ayres, até chegar á estação de Ferreira no caminho de ferro Central Argentina.

E' importantissima esta nova linha, uma das que mais serviços vae prestar á Republica Argentina, por ligar entre si e pelo mais curto trajecto duas rêdes de grande trafego.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Tentativas Micrographicas.—*Resenhas das Rochas Portuguezas*—Recebemos este interessante trabalho devido ao distincto engenheiro de minas sr. J. M. do Rego Lima, e que muito deve contribuir para o conhecimento da geognosia de Portugal, um ramo de sciencia tão pouco cultivado entre nós.

O intelligente auctor faz n'este folheto uma resenha das rochas portuguezas, de variados typos, estudando-as municiosamente, estudos que emprehendeu sob os auspícios do sabio professor Fouqué, adepto da escola franceza, e seguindo indicações d'outros dois professores notaveis os sr. Michel Levy e dr. Alfredo Lacroix.

No seu livro, o sr. Rego Lima, trata em especial dos estudos petrographicos d'algumas rochas das provincias do Alemtejo e Algaive, promettendo-nos que brevemente publicará o estudo das condições dos jazigos, assim como a verificação microchimica d'alguns mineraes componentes das rochas ora descriptas.

Folgamos sinceramente em que um dos ornamentos mais distinctos da engenharia portugueza, se dedique a este difficilimo genero de estudos, e que nos dê occasião de apreciarmos as suas investigações, tanto mais que, segundo o auctor nos diz, é o sr. Rego Lima, o segundo portuguez que publica um trabalho sobre a constituição das nossas rochas, tendo sido o primeiro, o sr. Canto e Castro, que em 1888, escreveu as suas *Recherches Micrographiques*, com respeito a algumas rochas granitoides da ilha de S. Miguel. A não ser este cavalheiro só alguns sabios estrangeiros se têm dedicado ao estudo das rochas portuguezas.

Agradecemos a amabilidade da offerta, que muito apreciamos.

Outro notavel trabalho do sr. Rego Lima é um interessante estudo sobre a industria siderurgica que hoje começamos a publicar.

O pescador da Islandia.—Recebemos por intermédio da casa editora Guillard, Aillaud & C.^a, um exemplar d'este notavel romance de Pierre Loti, primorosamente traduzido pela eminente escriptora D. Maria Amalia Vaz de Carvalho.

Se não bastasse para a enorme extracção que tem tido *O pescador da Islandia*, o interesse que sempre desperta uma obra d'um dos mais notaveis romancistas francezes—como o é indubitavelmente Pierre Loti—seria sufficiente o nome da traductora, para que o interessante livro causasse o que se chama um successo, no nosso pequeno meio litterario.

Alem d'isso *O pescador da Islandia* é um delicioso conto baseado n'aquella suave doutrina do bem que faz o encanto da leitura, sem produzir a menor sensação desagradavel pelo realismo da phrase ou da situação; um romance da escola honesta que Halevy tem cultivado tão brilhantemente com o seu *Abbadé Constantino*, *Ninette* e outras.

Agradecemos a remessa.

O Rei dos Estranguladores.—Temos recebido da casa editora Guillard, Aillaud, & C.^a os fasciculos até agora publicados do celebre romance de Henri Tessier versão portugueza de Julio de Magalhães e uma das melhores obras, cuja leitura aquella empresa tem proporcionado ao publico, em condições muito modicas e n'uma edição agradavel.

Agradecemos a remessa e recommendamos a leitura a quem quizer apreciar um bom romance de sensação.

CAMINHO DE FERRO DO CONGO

N'um dos seus ultimos numeros publica o *Bulletin Officiel de l'Etat independant*, o texto da convenção, e do caderno de encargos firmados, no dia 9 de novembro de 1889 entre o Estado do Congo e a Companhia do caminho de ferro do Congo.

O documento é assignado pelos Srs. Van Eetvelde, Van Meuss e capitão Coquillat, os tres administradores geraes do Estado, e em nome da sociedade concessionaria, pelo *comité* permanente do conselho d'Administração, composto dos srs. Jules Urban, Alberto Thys, Jean Cousin, De Decker e Georges de Lavelaye.

O objecto da concessão, é um caminho de ferro de junção entre o baixo e o alto Congo, de Matadi a Stanley-Pool, sendo valida por 99 annos a partir do dia em que a linha fôr, na sua totalidade, aberta á exploração publica.

O Estado offerece á companhia concessionaria as seguintes vantagens:

A propriedade dos terrenos necessarios para a instalação do caminho de ferro; a d'um zona de 200 metros, de cada lado da via ferrea; e a propriedade de 1.500 hectares, por kilometro construido e posto á exploração.

A linha é de via simples e de 0,75, de largura.

A não ser que subvenha alguma causa de força maior, que a companhia terá de justificar, a linha deve estar concluida imprerivelmente, no dia 31 de dezembro de 1894.

Nos dois primeiros annos o numero de comboios de passageiros e mercadorias, será de um por semana, em cada sentido, devendo a partir do terceiro anno e caso o governo julgue necessario, passar a dois por semana.

Para os transportes do Estado, organizar se-hão comboios especiaes, mediante uma indemnisação não inferior a 1.000 francos e pelas tarifas ordinarias.

A companhia poderá determinar nas suas tarifas o preço de transportes de passageiros, mercadorias e bagagens, sem que excedam as taxas já fixadas no anexo, para os transportes de Matadi a Ndolo, a saber:

Passageiros; ida ou volta: 1.^a classe 500 francos; 2.^a classe 50 francos.

Os soldados e os trabalhadores negros (indigenas) ao serviço d'um só amo, e viajando em grupos não inferiores a trinta, terão uma redução de 50%.

Bagagens. Os passageiros de 1.^a classe têm direito a levar uma bagagem de peso não superior a 100 kilos, e os de 2.^a, não superior a 20 kilos. Os excessos de peso d'estas bagagens pagarão um franco por kilo.

Mercadorias. Pagarão á ida (subida) 100 francos por 100 kilos, todas as mercadorias. A volta (descida) pagarão: a semente de palma, 10 francos por 100 kilos; arachides ou plantas leguminosas, idem; madeiras de construcção, idem; café 28 francos, idem; caoutchouc 43 francos, idem; gomma copal branca 18 francos, idem; gomma copal vermelha, 32 francos, idem; azeite de palma 12 francos, idem; musgo 17 francos, idem; sesamo 10 francos, idem; e tabaco 27 francos, idem.

As mercadorias não classificadas serão taxadas ao preço de 7,50 por 100 kilogrammas, além de 10% do valor da mercadoria na Europa, o que não impede que a companhia possa baixar á sua vontade os preços nas suas tarifas.

Até a occasião em que as tarifas cobradas representem uma média de 25 centimos por tonelada-kilometrica, o governo poderá exigir uma redução de 5% nas tarifas de transporte, todas as vezes que a receita annual liquida da linha seja superior a 8.000 francos por kilometro, durante tres annos consecutivos.

As tarifas quando reduzidas não poderão ser augmen-

tadas sem prévio consentimento do governo, devendo contudo este auctorisar o augmento dos preços tariffarios, no caso de se provar que as reduções feitas ou consentidas pela companhia, deram em resultado uma redução de 10 % sobre as receitas liquidas anteriores, durante dois annos consecutivos.

A companhia é auctorisada a estabelecer ao longo da via uma linha telegraphica ou telephonica, obrigando-se a transmittir os despachos officiaes mediante uma indemnisação determinada.

N'um dos artigos do contracto, o Estado reserva para si o direito de poder, em qualquer época, effectuar a compra da linha.

Para se fixar o preço da compra far-se-ha um estudo dos productos liquidos e annuaes obtidos pela sociedade durante os sete ultimos annos que precederem o a compra, deduzindo-se-lhes os productos liquidos dos dois annos mais fracos; tomando por base o producto médio dos cinco annos restantes ou o producto liquido do ultimo dos sete annos, se este for superior ao producto médio, será o montante das annuidades creditadas á companhia durante o numero d'annos que deverão correr até expirar o prazo da concessão; as annuidades capitalisar-se-hão á taxa de 3 1/2 % e o capital será pago á companhia antes do Estado tomar posse do caminho de ferro.

Se a compra tiver logar antes de 25 annos de exploração, a somma a pagar á companhia será, pelo menos, o capital empregado na construcção material da linha, augmentado com 30 % de premio.

O governo do Congo obriga-se a não construir nem conceder auctorisação, durante os primeiros vinte e cinco annos da exploração da actual, para a installação de qualquer outra via ferrea, que vá até o mar ou o rio, e servisse para ligar total ou parcialmente o Baixo-Congo, ao Alto-Congo.

E' prohibido á sociedade modificar os seus estatutos, ligar-se a outra, ou transferir a concessão, sem prévio consentimento do governo, e sob pena de lhe ser annullado o contracto, podendo todavia alienar como lhe aprouver os terrenos que lhe são concedidos,

OS CAMINHOS DE FERRO ELECTRICOS Systema Sprague

A sociedade geral de electricidade (Allgemeine Electricitäts Gesellschaft) fundada em Berlim, com um capital de 16 milhões de marcos, adquiriu privilegio exclusivo de explorar na Allemanha, Austria e Russia, a invenção de M. Frank Sprague, para a construcção do caminhos de ferro electricos, e de utilizar para seu serviço os aperfeiçoamentos realizados nos Estados-Unidos, onde já existem 59 linhas d'este systema, n'uma extensão total de 477 carruagens motores.

As invenções de Sprague, dizem respeito á construcção e regularisação dos motores electricos, á sua suspensão sobre as caixas dos wagons, e á maneira de se transmittir a corrente; todas ellas são applicadas em maior ou menor escala aos differentes systemas de locomoção electrica.

A sociedade berlineza, publicou um prospecto, no qual expõe detalhadamente todas as vantagens dos tramways electricos sobre a tracção animal. A velocidade é susceptivel de attingir 6 a 18 kilometros por hora, em curvas que não tenham mais de 15 metros de raio, e as rampas de 10 por 100 são subidas facilmente, graças ás excellentes condições de construcção das carruagens. A transmissão do movimento do motor ás

rodas effectua-se sem abalos, a conservação é facil, e todo o systema pôde funcionar por muito tempo sem necessidade de ser vigiado; os intervallos de contacto são dispostos de maneira, que não ha necessidade de modificar a regulção no caso de ser o peso excessivo; n'uma palavra, estão tomadas todas as medidas para evitar, o mais possivel, a deterioração.

A's carruagens vem ligar-se uma corrente, por meio de uma linha aerea, suspensa em postes, espaçados cerca de 40 metros uns dos outros, e sobre a qual desliza um pequeno carreto em contacto com o motor. Por uma disposição muito engenhosa podem-se evitar as agulhas de corrente nas bifurcações, e por consequencia evitar tambem as numerosas ruturas dos conductores.

As despesas de installação hão-de variar evidentemente, segundo as circumstancias locais e as exigencias do serviço que se precise fazer; a sociedade geral de electricidade de Berlim, offerece aos interessados um questionario que contem os detalhes mais minuciosos das diversas condições que ha a observar.

Uma vez prehenchido este documento, a sociedade estabelece uns orçamentos que podem chegar a produzir uma economia de 30 a 50 por cento, sobre o custo da tracção animal.

(Industria e Invenções.)

COMMERCIO PORTUGUEZ

RESUMO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS,
NOS MEZES DE JANEIRO DE 1889 E 1890

Importação para consumo

Valores em mil réis	1888	1889
Animaes e seus productos.....	319:413	285:139
Lã e pellos.....	108:667	117:642
Seda.....	66:026	63:677
Algodão.....	258:763	243:072
Linho e seus congeneres.....	77:420	74:700
Madeira.....	53:745	81:009
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc	275:791	256:303
Metaes.....	254:735	233:671
Substancias alimenticias.....	1.272:475	682:270
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	189:141	234:949
Diversas substancias e productos.....	80:399	89:525
Manufacturas diversas.....	168:866	158:664
Mercadorias livres de direitos.....	349:507	408:883
Taras.....	6:155	4:956
Somma.....	3.481:103	2.934:460
Oiro e prata em barra e em moeda...	709:379	464:099
Total.....	4.190:482	3.398:559

A mais em 1889.....

Exportação nacional e nacionalisada

Animaes e seus productos.....	29:843	19:380
Lã e pellos.....	17:058	11:891
Seda.....	1:852	968
Algodão.....	9:794	22:593
Linho e seus congeneres.....	1:685	1:070
Madeira.....	8:725	8:504
Substancias mineraes, vidro, crystal etc.	38:038	28:475
Metaes.....	26:874	9:923
Substancias alimenticias.....	1.068:556	827:373
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	12:009	10:124
Diversas substancias e productos.....	139:942	154:249
Manufacturas diversas.....	18:982	15:839
Mercadorias livres de direitos.....	282:099	236:565
Somma.....	1.655:457	1.346:954
Oiro e prata em barra e em moeda...	18:689	78:813
Total.....	1.674:146	1.425:767

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação.....	545:513	800:839
	Transito.....	143:041	97:097
	Somma ..	688:554	897:936

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Não tendo pedido funcionar em 30 d'abril, p. p., por falta de numero legal de accionistas, a assembléa geral ordinaria, é esta novamente convocada para 20 do corrente, ás 2 horas da tarde na séde da companhia, Avenida da Liberdade n.º 91. Em conformidade com o disposto no artigo 44.º dos estatutos, as deliberações tomadas n'esta segunda reunião, serão validas seja qual fór a parte do capital representado.

CAMINHO DE FERRO DE SALAMANCA

Está convocada para o dia 30 do corrente a reunião annual dos accionistas da Companhia do Caminho de Ferro de Salamanca á Fronteira de Portugal.

Além dos fins para que ordinariamente costuma reunir, a assembléa terá que approvar as actos do conselho de administração e fixar o custo das linhas de Salamanca a Villar Formoso e de Boadilla á Barca d'Alva, para os effeitos da garantia de juro concedida pelo nosso governo, e deliberar sobre qualquer outro assumpto considerado urgente.

COMPANHIA REAL PROMOTORA DA AGRICULTURA PORTUGUEZA

A começar de 13 corrente, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde paga-se o dividendo de 1889, na razão de 3.000 réis por acção, ás terças, quartas e quintas feiras de cada semana, no escriptorio em Lisboa, ou no Porto na delegação da Companhia.

COMPANHIA DA REAL FABRICA DE FIAÇÃO DE THOMAR

Por escriptura do dia 7 de maio, lavrada a fl. 114 v. do L.º 238 das notas do tabellião d'esta cidade, Cosmelli, foi augmentado o capital d'esta companhia, que era de quatrocentos e cinquenta contos de réis, a quinhentos contos de réis, achando-se já inteiramente subscripto o augmento de capital na importancia de cinquenta contos de réis.

COMPANHIA DOS ALCOOLS DE PORTUGAL

Não se tendo effectuado por falta de numero de accionistas, a reunião da assembléa geral extraordinaria, convocada anteriormente, terá logar a segunda reunião no dia 12 de maio proximo futuro, para os mesmos fins, na praça do Commercio, 7, 1.º, ás 8 horas da noite.

As deliberações d'esta segunda reunião serão validas com qualquer numero de accionistas, em conformidade com os artigos 22 e 23 dos estatutos.

BANCO DE CREDITO NACIONAL

E' convocada a assembléa geral dos srs. accionistas d'esta sociedade para reunirem em a noite de 22 do corrente, pelas 8 horas, na sala da Associação dos empregados no commercio e industria, rua dos Douradores, 72, 1.º, sendo a ordem dos trabalhos a seguinte:—Refórma de alguns artigos dos estatutos e eleição de um supplente ao conselho fiscal.

A assembléa funcionará com qualquer numero de accionistas e representação de capital, conforme o artigo 184 do Cod. Com.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 14 de maio de 1890.

Os nossos externos continuam sujeitos a violentas oscillações nos mercados estrangeiros, ignorando-se ainda quem dirige a campanha, contra o credito portuguez, com tanto vigor iniciada por occasião de ser emitido o emprestimo de 9.000, de 4 1/2 %, em Paris.

A apresentação do orçamento de previsão com um deficit de 3.400 contos, numeros redondos, poderá ter contribuido para a depressão dos ultimos dias, tanto mais que decerto os inimigos do credito portuguez não terão desprezado um novo elemento, tão importante como este, para conseguirem seus fins.

Mallograram-se, pois, as esperanças, de completa reposição de preços, mencionadas no nosso boletim anterior. Em lugar de subirem, os nossos fundos desceram a 61 1/2 e 61 5/8 em Londres, e a 60 3/4 e 61 1/32 em Paris, preço este ultimo a que se executaram algumas ordens de compra, hoje dadas para ali.

Insiste-se em que se trata de acabar com a divida mansa assim denominada, por não figurar nos orçamentos verba para sua amortisação, ou juros, não a reconhecendo o Estado como passiva do thesouro. Uma composição com os portadores das diversas especies de titulos affigura-se a muitos cousa não desarrasoadas. Te-

ria ao menos essa composição a vantagem de evitar que de mansa se torne brava e de se acabar de vez com um pretexto para campanhas, como a actual, tanto mais desagradaveis que teremos ainda de recorrer largamente ao credito.

As oscillações violentas do nosso externo têm de algum modo inquietado o espirito publico preocupando-o de fórma que o commercio em geral está desanimado, como o demonstra a taxa dos redditos aduaneiros.

Felizmente, porém, que, ainda assim, a confiança nos recursos do paiz, continua a affirmar-se na nossa bolsa. Apesar da baixa em Londres e Paris, as inscrições mantêm-se a 62,70 e 62,80, muito embora o mercado interno esteja, por assim dizer, abandonado a si mesmo.

Dias tem havido ultimamente em que se não tem realisado transacções por falta de procura, mas nem por isso os possuidores têm forçado vendas.

Nos demais valores do Estado a tendencia tem sido encontrada: firme no 4 1/2 %—1888—com premios; frouxa no 4 1/2 %—1888 e 1889—sem ter havido, porém, oscillações de grande amplitude.

Nas obrigações prediaes temos a consignar firmeza accentuada com melhora de preços, como succede sempre que a capitalisação prevê a possibilidade de affrouxar a cotação dos titulos de divida publica.

Refugia-se, n'essas occasiões, por assim dizer, nos titulos amortisaveis do Credito Predial, que são, por isso mesmo, os senhores favoritos da pequena capitalisação.

Os demais valores amortisaveis de credito particular mantiveram-se firmes, especialmente as obrigações das Aguas.

O movimento em acções de bancos foi limitado. Os preços tendem a affrouxar.

Outro tanto não podemos dizer com respeito a acções de companhias.

As de empresas fabris continuam muito procuradas, sobretudo as de fiação e tecidos d'algodão e as d'Estamparia e Tinturaria.

Citaremos, entre outras, as da Fiação e Tecidos de Thomar, as da Fiação e Tecidos Lisbonense, as da Nacional d'Estamparia e Tinturaria, as da Tinturaria e Estamparia Lisbonense, etc.

As das Aguas de 44 1/2 e 45 % a que tinham subido com o annuncio do dividendo de 2 %, pagavel de 24 do corrente em diante, affrouxaram alguma cousa.

As da Lisbonense de Illuminação a Gaz, com uma proposta para não se tomar em consideração proposta alguma inferior a 150.000 réis em dinheiro, ou 180.000 réis em titulos, affrouxaram por se considerar addida indefinidamente a fusão com o Gaz de Lisboa, unica solução que se affigura vantajosa para as duas empresas rivaes.

No mercado de capitales disponiveis, o juro tende a firmar-se, em vista da situação tensa do mercado cambial. O ouro continua a sahir e os cambios sobre Londres e Paris, acima do gold point. No entanto os saccadores não affixam já cambios tão altos como no principio do mez, apenas se chegou a pedir 52 3/4 pelo cheque sobre Londres e 543 pelo papel á vista sobre Paris!

O banco de Portugal continua a não dar saques sobre o estrangeiro.

As letras de primeira ordem ainda têm tomador de 4 1/2 % a 5 %. O restante bom papel de commercio desconta-se de 5 a 6 % até tres mezes.

Os reportes continuam de 4 1/2 a 5 1/2 %, taxas a que regulam as demais operações garantidas.

O juro no mercado livre subiu tanto em Paris como em Londres. De 2 3/8 a 2 5/8 em Paris e de 2 % a 2 1/8 % em Londres.

Não se julga muito provavel que os bancos d'Inglaterra e de França reduzam cedo a sua taxa de desconto a menos de 3 %.

A isso oppõe-se a drenagem d'ouro de Londres, para Berlim, Paris e Buenos-Ayres, muito embora entre algum do Brazil e da Australia.

Um emprestimo ultimamente emitido pela colonia de Victoria veio contrariar a corrente d'ouro australiano que se orientára para Londres.

O avultado emprestimo que o governo francez tem de contrahir em breve, força o banco de França a assistir com impossibilidade absoluta ao declinar da carteira.

Além de que o banco procura quanto possivel obstar a que a sua taxa experimente oscillações repetidas, como as dos bancos de Berlim e Londres.

Gorada a manifestação socialista e operaria de 1 de maio as bolsas têm-se conservado lá fóra muito firmes, especialmente a de Paris.

O incidente do Crédit Foncier, trazendo depressão avultada e subita nas acções e obrigações do estabelecimento, reflectiu-se nas cotações da renda.

Foram, porém, tão avultadas as ordens de compra que os preços, repuzeram-se com enérgia, immediatamente, com o que lucraram os que se apressaram a aproveitar um ensejo de comprar barato em prejuizo dos que venderam, ou por injustificado receio ou por especulação.

B. dos Santos.

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

BOLSAS	TITULOS	DIAS													
		1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	—	—
Lisboa ..	Acções C. ^{as} de Ferro Portuguezes	102.000	102.000	107.000	—	—	—	—	—	—	—	—	100.000	—	—
	» Ascensores » »	76.000	—	—	—	—	—	76.000	—	—	72.000	—	—	—	—
	Obrig. C. ^{as} de Ferro Portuguezes	—	86.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90.000	—	—
	» Nacional	76.000	76.000	—	75.800	76.200	—	75.700	—	—	75.800	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	83.900	—	83.900	84.000	84.000	—	—
Paris....	Acções C. ^{as} de Ferro Portuguezes	562,50	562,50	560	—	560	—	565	—	—	567,50	570	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	208,75	—	210	—	—	210	—	210	210	210	210	—	—	—
	» Norte de Hespanha	360	357,50	364	364	364	—	360	—	—	358	356	338	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	345	346,25	345	345	345	—	345	—	—	346	—	—	—	—
	» Andaluzes	387,50	388,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes	363,00	362	364	364	363,50	362,50	363,25	363,50	362,50	360	364	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	334,00	—	335	337,50	335	339	336	—	—	363	339	—	—	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	399	399	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—	—	—
	» C. ^a da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres..	Obrig. C. de F. Atravez Africa	—	94	94	93,50	94	94	94	94	94	94	94	—	—	—
Amsterd.	Obrig. C. F. Atravez Africa	93,50	93,50	93,50	93,50	93,50	93,50	93	93,37	93,37	93,37	93,37	—	—	—
Bruxellas.	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94,75	94,75	94,75	94,75	94,75	94,75	94,75	94,75	94,75	94,75	94,75	—	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX-PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1890			1889			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE	
		KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	1890	1889	1890	1889
		de a	Réis	Réis	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Companhia Real	Antiga rede (1)	23 29 Abril	580	43.605:000	75:484	580	50.490:000	86:534	747.630:000	852.940:000	—
		30 6 Maio	»	46.350:000	79:943	»	49.400:000	85:472	793.980:000	902.340:000	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		23 29 Abril	82	3.325:000	42:987	82	5.547:000	67:646	53.980:000	80.442:000	—
	Nova rede não garant. (2)	30 6 Maio	»	4.230:000	54:585	»	6.460:000	75:423	58.242:000	86.272:000	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		23 29 Abril	168	2.334:000	43:994	152	3.397:000	22:348	45.544:000	48.893:000	—
	» » garantida (3)	30 6 Maio	»	3.050:000	48:454	»	3.392:000	22:345	48.564:000	52.285:000	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		23 29 Abril	49	880:450	46:323	»	—	—	40.895:920	—	—
	Ramal de Cascaes	30 6 Maio	»	774:790	42:989	»	—	—	44.670:740	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		19 25 Março	475	40.733:460	22:396	364	8.683:600	24:054	436.512:030	426.335:330	10.476:700
Sul e Sueste		26 4 Abril	»	44.429:060	23:429	»	9.444:490	25:324	447.644:090	435.476:520	12.464:570
		2 8 »	»	8.944:740	48:767	»	9.385:840	25:999	456.535:800	444.862:360	11.693:440
		22 28 Jan.	340	42.270:349	36:088	»	42.609:454	37:086	57.679 972	54.029:894	3.650:078
Minho e Douro		29 4 Fer.	»	43.882:269	40:830	»	43.585:565	39:937	74.562:244	67.645:459	3.946:782
		5 14 »	»	46.432:946	48:332	»	43.727:592	40:375	87.995:457	84.343:054	6.652:406
		9 15 Abril	253	6.573:304	25:984	253	8.560:223	33:834	403.750:634	444.079:672	—
Beira Alta		—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.323:038
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		26 4 Abril	34	942:325	27:745	34	793:365	23:334	9.394:665	9.693:755	—
Guimarães		2 8 »	»	888:345	26:097	»	844:640	23:959	40.284:980	40.508:365	226:385
		9 15 »	»	880:360	25:598	»	820:260	24:425	44.452:340	44.328:625	176:285
		16 22 Abril	2803 Ps.	4.164:747	445	2803 Ps.	4.240:495	442 Ps.	48.426:055	49.044:426	618:374
Norte de Hespanha ..		23 29 »	»	4.245:045	433	»	4.256:344	448	49.644:070	20.300:737	659:667
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		16 22 Abril	2672	4.450:959	430	2672	4.040:080	378	45.978:494	44.974:905	1.003:586
Madrid-Zaragoza-Alicante		23 29 »	»	4.096:399	440	»	4.055:646	395	47.074:890	46.030:524	1.044:369
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		16 22 Abril	894	254:747	284	894	260:402	290	3.796:796	3.857:068	60:272
Andaluzes		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		14 20 Abril	353	348:888	887	393	340:496	789	3.450:077	3.440:343	309:764
Almansa-Valencia-Tarragona		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		16 22 Abril	429	50:848	448	429	64:308	442	904:946	944:570	9:654
Madrid-Caceres Portugal		23 29 »	»	62:469	—	—	63:689	—	964:086	975:059	14:473
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Compreende as linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Cintra e Torres e ramal de Cintura — (3) Idem idem de Torres a Figueira e Alfaiellos.

PATENTES DE INVENÇÃO

Concedidos em Março

Elihu Tomson, engenheiro, residente em Lyon, no estado do Massachusset, nos Estados-Unidos, para aperfeiçoamento na arte de caldear diversos metaes por meio da electricidade.

Idem, para aperfeiçoamentos nosapparelhos e processos de caldear e forjar metaes por meio da electricidade, tornando estes mais facéis e aquelles mais portateis.

Idem, para methodos e apparelhos aperfeiçoados para a realisação de diversas operações metallurgicas, por meio da electricidade.

Hermann Rippke, residente em Ober Faschkitell (Allemanha), uma ratoeira para ratos do campo.

Hermann Studte, residente em Dem Kruke (Allemanha), um contacto invisivel e transportavel para telegraphos domesticos e outros conductos ou communicações electricas.

CONCURSOS

No que teve lugar no dia 8 do corrente, na direcção das obras publicas do districto de Faro, para a empreitada de construcção da ponte da Carrasqueira, apresentou-se uma unica proposta, da Empresa Industrial Portuguesa, offerecendo a construcção por réis 20:450:000, ou seja um abatimento de 550:000 réis sobre a base de licitação.

Esta redução e os creditos que a Empresa Industrial Portuguesa tem affirmado em grande quantidade de construcções identicas, dão-lhe a certeza da adjudicação d'este trabalho.

Até 24 de maio, ás 12 horas da manhã, recebem-se propostas no ministerio das Obras Publicas, para a construcção do lança unico da estrada de serviço de Guimarães, sendo a base de licitação 83:000:000 réis e o deposito provisorio 2:075:000 réis.

Até 19 de maio, ao meio dia, recebem-se propostas no mesmo ministerio para a construcção completa de uma ponte e suas avenidas sobre o rio Vouga, na estrada districtal n.º 62, Bandeira á estrada real n.º 45, sitio de S. João de Loure, sendo a base de licitação 678:000:000 réis e o deposito provisorio 1:700:000 réis.

Até 24 de maio, ao meio dia recebem-se propostas á direcção d'Obras Publicas do districto de Braga, para a arrematação da empreitada geral da construcção do lança unico da estrada de serviço de Guimarães para a estação de Guimarães, sendo a base de licitação 83:000:000 e o deposito provisorio 2:075:000 réis.

LINHAS PORTUGUEZAS

Pessoal da Companhia Real.—Tendo pedido a reforma o antigo chefe do serviço do trafego, sr. Miguel Queriol, foi confirmado n'este lugar o chefe adjuncto do mesmo serviço o sr. Alfredo Krus.

O chefe reformado foi sempre um funcionario notabilissimo, pela intelligencia com que desempenhou aquelle e outros cargos na companhia desde os primeiros annos do estabelecimento das linhas ferreas em Portugal.

Ao vel-o retirar-se á vida privada, o auctor d'estas linhas envia saudoso o abraço da despedida ao amigo e mestre que durante desessete annos o guiou intelligentemente no estudo d'um dos serviços mais importantes das linhas ferreas, ao qual o sr. Queriol dedicára toda a enorme pujança da sua actividade, todos os dotes do seu espirito largamente esclarecido.

Ao novo chefe, o antigo secretario do conselho de administração e depois inspector principal da linha de Madrid-Caceres, ao qual desde muito nos liga a mais estreita amizade, apertamos affectuosamente a mão, felicitando-o pelo justo premio com que a direcção galardeou a sua sollicitude no serviço e a intelligencia e fino tacto com que, na sua curta mas brilhante carreira, tem sabido evidenciar-se como um dos mais distinctos empregados superiores da companhia.

De Arganil á Covilhã.—O sr. deputado Alfredo Brandão renovou a iniciativa da sua proposta apresen-

tada nas camaras, no anno passado, para que seja adjudicado em hasta publica o prolongamento do caminho de ferro d'Arganil até Covilhã.

Os empregados do Minho e Douro.—Foi entregue ao governo, pelo sr. Justino Teixeira, director d'esta rede, uma representação dos amanuenses de 2.ª classe, aspirantes e pessoal do serviço activo, pedindo melhoria de vencimento para poderem fazer face ao pagamento dos direitos de mercê. O nobre ministro resolveu suspender temporariamente esta cobrança, e diz-se que tenciona apresentar ás camaras um projecto de lei isentando d'ella, por completo, todos os empregados menores das linhas do Estado.

E' tão justa a causa d'esse pessoal que estamos convencidos que ella será attendida; mas bom será que os requerentes se não deixem illudir por especulações politicas, que só servirão para prejudicar a boa resolução dos seus pedidos.

Isto dizemos, porque recebemos pelo correio um impresso annunciando para 1 de junho uma greve do pessoal d'aquellas linhas.

Povoa e Famalicão.—Uma commissão composta de cinco deputados e d'um director do caminho de ferro da Povia, procurou o sr. ministro das obras publicas e apresentou-lhe as reclamações que a companhia d'aquelle caminho de ferro julga indispensaveis á sua conservação e prosperidade.

Não sabemos que direitos invoca esta companhia para reclamar auxilio do governo; nem mesmo ha os do pouco resultado da sua exploração, porque este tem sido li-songeiro.

Rede africana.—Diz um correspondente de Mossamedes:

«Relativamente á segurança das nossas colonias, não será proveitoso que immediatamente se proceda á construcção de um caminho de ferro que defina as nossas fronteiras, e que avance hoje até onde nos é permittido, mas amanhã nos póde ser prohibido?

Esse caminho de ferro, partindo de Mossamedes para o interior, traria a esta nossa vasta colonia consideraveis elementos de riqueza e contribuiria poderosamente para firmar os nossos direitos a vastos e opulentos territorios.»

Caminhos de ferro na Africa Oriental.—Informa um correspondente, constar-lhe que foi apresentado ao governo por um grupo de negociantes e africanistas o projecto de se construir um caminho de ferro do termo da parte navegavel do Limpopo até o Transvaal, outro ao longo da fronteira d'esta republica, e ainda um terceiro ligando este ultimo com o littoral atravez dos territorios de Inhambane. Os requerimentos não pedem subvenção nem garantia de juro, mas querem largas concessões de terrenos e alguns exclusivos importantes.

As concessões de terreno seriam de 500:000 hectares, á escolha, na provincia do Moçambique para explorações mineiras; mais 5:000 hectares por cada kilometro de caminho de ferro, por cada canal, por cada feitoria, caes ou obras semelhantes construidas pela empresa, além de outras pequenas porções de terreno para colonisação e outros fins. Pretendem tambem o exclusivo da exploração de minas, da fundação de povoações e feitorias nos districtos atravessados pelas linhas.

Tudo é muito bom, mas em vista do de Lourenço Marques, não nos occorre que restricções possa o nosso governo impôr para uma concessão n'estes casos, sem cahir nos perigos que por causa d'aquelle nos ameaçam.

Ramal d'Alfarellos.—Alguns dos nossos estima-
veis collegas deram ha dias a grande noticia de que
este ramal será aberto á exploração em junho proximo.

Ha apenas uma pequena differença, e vem a ser que
o ramal d'Alfarellos está aberto desde junho, mas do
anno passado. Provavelmente queriam referir-se á linha
de concordancia ultimamente construida n'este ramal e
que encurta o percurso de 4 kilometros entre Alfarellos
e Figueira; esta sim, que será brevemente inaugurada.

Mossamedes.—Diz *As Colonias Portuguezas*:

«Vae ser apresentada ao parlamento a proposta para
a construcção do caminho de ferro de Mossamedes.

Segundo o projecto do distincto engenheiro o sr.
Joaquim José Machado, esta via ferrea na sua primeira
parte, isto é entre o littoral e o Alto de Chella, com-
preheende uma extensão de 172 kilometros, dividida por
5 sessões: de Mossamedes ao Alto do Giraul 29,410; do
Alto do Giraul á Pedra Grande 33,578; da Pedra Gran-
de ao Munhino 47,108; do Munhino á base do Chella
39,140 e da base ao Alto de Chella 28,974.

Os aterros representam 1.106:167 metros cubicos, as
excavações 826:035.

Este caminho de ferro está orçado em 2.997:000.000
réis, o que representa 16.817.237 réis por kilometro,
comprehendendo o encargo do capital para a construc-
ção, suppondo o juro de 5,5 por cento e abrindo-se a
linha á exploração, por secções, um terço em cada
anno.

Não sabemos ainda quaes os termos em que será
apresentada a proposta ao parlamento; sejam porém
quaes fôrem os processos seguidos para se chegar á
realização d'este melhoramento, o que é certo, é que
elle não será addiado, e que dentro em alguns mezes,
Mossamedes poderá assistir á inauguração de uma das
obras de interesse capital para o nosso progresso ultra-
marino. O governo cumpriu nobremente o seu dever;
comprehendeu os verdadeiros interesses coloniaes, e
lançou os elementos para a resolução favoravel do dif-
ficil problema da nossa emigração.

Se levar a cabo este commetimento terá bem mere-
cido do nosso ultramar.»

LINHAS HESPAÑOLAS

Caminho de ferro de Cuba.—Foram duas as pro-
postas, apresentadas para a concessão d'esta linha co-
lonial da Hespanha. Uma é d'uma Sociedade ingleza,
que não offerece redução alguma; a outra é do Banco
Geral de Madrid, que acceita uma redução do capital,
cujo juro é garantido, e que se compromette a occupar
nos seus trabalhos, unicamente operarios hespanhoes,
sendo o material tambem da industria da Hespanha.

Tal foi o resultado do concurso, que emquanto a nós
não deixa hesitações ao jury, vista a honrosa proposta
do banco hespanhol que tantas sympathias nos deve
merecer.

Progresso da rede da Hespanha.—Segundo lê-
mos n'um jornal de Madrid, é grande a actividade que
actualmente se desenvolve no paiz visinho, com o fim de
se augmentar quando possivel, a rede ferro-viaria.

De entre as muitas noticias que a este respeito nos
transmittem os periodicos hespanhoes, e que não pode-
mos inserir na totalidade, por falta de espaço, destaca-
mos as seguintes, que melhor vêm demonstrar o que
acima dissémos:

A companhia do caminho de Durrango a Zumarraga,
adqueriu, a já adjudicada concessão do caminho de fer-
ro de Elgoibar a San Sebastian, e está disposta a empre-
hender, a construcção, mais activamente do que o pri-
mitivo concessionario.

Em Bilbao vae organizar-se uma sociedade, com o
fim de construir e explorar um caminho de ferro de
Robla a Valmaseda.

O capital a empregar é de 6.000.000 pesetas.

Uma outra empresa de caminho de ferro se acaba de
fundar em Castro, para construir uma linha ferrea de
via reduzida, que partindo da mesma localidade irá ter-
minar em Alen, povoação situada á maior altura da ce-
lebre cordilheira das Muñecas.

Foi tal o bom acolhimento que esta ideia teve, que vin-
te e quatro horas depois da organização da sociedade,
já se achavam subscriptas todas as acções no valor de
cinco ou seis milhões de reales.

A nova sociedade intitula-se *Castro-Alen*.

Prolongamento de linha.—Na sessão do Congresso
de 29 de abril ultimo, o sr. Landecho, apresentou uma
proposta de lei, auctorizando a concessão d'um cami-
nho de ferro de Luno a Pedernales, com a faculdade de
se continuar até Mundaco ou Bermeo.

Parece que este projecto se liga, um tanto ou quanto
com os desejos manifestados pela companhia do cami-
nho de ferro de Amorebieta a Guernica e Luno, de pro-
longar a sua linha na direcção de Bermeo.

LINHAS ESTRANGEIRAS

A rede franceza.—No *Journal Officiel*, de Fran-
ça, vem publicado o quadro das linhas ferreas em ex-
ploração, trabalho este da direcção dos caminhos de
ferro, no ministerio das obras publicas.

Os resultados da exploração, e o numero de kilome-
tros que a França possuia nos dois ultimos annos são
os seguintes:

Linhas	Kilometros quadrados	
	1888	1889
Paris, Lyon, Mediterraneo	7:931	8:074
Rhodano ao Monte Cenís.	133	133
Linhas algerianas	513	513
Norte	3:587	3:590
Sueste	4:563	4:714
Orléans	6:035	6:095
Este.	4:844	4:492
Meio-Dia	2:890	2:951
Caminhos de ferro do Estado	2:597	2:627
	32:794	33:189

Linhas	Receita bruta Francos	
	1888	1889
Paris, Lyon, Mediterraneo	317.573:571	341.313:974
Rhodano ao Monte Cenís.	4.538:137	5.110:609
Linhas algerianas	—	—
Norte	169.080:000	187.296:000
Sueste	123.788:672	145.077:470
Orléans	156.602:306	167.881:785
Este	130.170:556	150.682:476
Meio-Dia	84.404:019	87.369:658
Caminhos de ferro do Estado	33.191:075	34.616:118
	1.029.348:426	1.109.348:150

Em 31 de dezembro de 1889, a extensão das linhas
de interesse local era de 2.944 kilometros, ou seja mais
558 kilometros do que no anno anterior.

Na Algeria, construíram-se durante o anno de 1889,
253 kilometros, o que faz com que a extensão completa
da rede colonial africana da França seja de 2.805 kilo-
metros.

O augmento total do rendimento dos caminhos de ferro francezes em 1889, devido não só ao trafego das novas linhas construidas, como tambem á grande concorrência que attrahiu a Exposição Universal, foi de 79.999:624 francos.

As secções abertas á exploração em 1889, tem uma extensão de 542 kilometros, assim divididos:

Este.....	24
Sueste.....	153
Orléans.....	60
Paris, Lyon, Mediterraneo.....	135
Meio-Dia.....	59
Sul da França.....	42
Linhas não concedidas.....	38
Estado.....	31
Total.....	542

Caminho de ferro aereo. — N'uma correspondência de Lucerne, para o nosso collega *Moniteur des Tramways*, dá-se conta d'uma interessante conferencia que ali realisou o tenente coronel Geisshusler, tratando d'um novo caminho de ferro aereo que ligará os picos dos montes Klimeshorn e Pilate.

A linha consistirá em seis cabos, pesando cada um 1:800 kilos, e que serão lançados horisontal e parallelamente sobre o abysmo, cuja altura é de 520 metros. O wagon é uma especie de caixa ou gaiola movediça que apenas poderá conter o maximo seis pessoas.

A trepidação será substituida por um balanço ondulatorio, que certamente proporcionará aos arrojados *touristes* uma emoção *sui generis*, susceptivel de attingir o seu paroxismo se a viagem fôr auxiliada por forte rajada de vento.

Se, como é de esperar, esta audaciosa empreza, alcançar o successo que os seus promotores esperam e desejam, ligar-se-hão depois por meio d'uma serie de cabos aereos todos os picos das montanhas ao redor do lago dos Quatro Cantões.

O certo é que a Suissa quer egualar-se á America no arrojado dos seus empreendimentos verdadeiramente ousados; quer, e consegue-o como se está vendo.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

Relatorio do Conselho Fiscal

SENHORES:

Conforme determinam a lei e os estatutos, o Conselho Fiscal, nomeado pela ultima assembléa geral, procedeu á verificação do balanço e contas do exercicio de 1889.

A exploração, deduzidos os reembolsos e o imposto sobre os transportes, produziu uma receita total de..... 2.055. 119, fr. 19 com augmento de 258.166,45 francos sobre o exercicio precedente.

As despesas de igual natureza, comprehendendo a renovação da via, na importancia de 110.669, fr. 28, elevaram-se a..... 959.587, fr. 69 com um augmento de 75.835, fr. sobre as do anno anterior.

O excedente das receitas d'exploração é pois para o exercicio de 1889, de..... 1.095:531, fr. 50 com augmento de..... 182.330, fr. 66

O conselho d'administração, no seu relatorio, nos dá, todas as indicações relativas a este augmento de productos liquidos.

Estes resultados permittiram que se pagasse; o saldo de 1, fr. 20 sobre o coupon n.º 13, e mais o coupon n.º 14 de 7, fr. 20, ou seja em total 8, fr. 40. Resta a mais, alem dos 150:000 francos reservados para fazer face ás despesas imprevistas, uma somma disponivel e approximadamente egual ao excedente do anno anterior, a qual servirá para fazer parte do pagamento adiantado de 30 de junho proximo sobre o coupon n.º 15.

Vamos indicar-vos agora as diversas variações do balanço.

ACTIVO

Primeiro estabelecimento: 65.602:258, fr. 30.—O augmento é de 23.382, fr. 18, resultante da construcção de casas para habitação dos empregados, de alguns trabalhos de pouca importancia, e finalmente do preço dos trabalhos de melhoramento das gares communs.

Subvenção (saldo a receber): 139.059, fr. 59—Esta verba não teve alteração.

Caixas e Bancos: 317, 270, fr. 12—A diminuição é quasi nulla (5:902, fr. 43, e não carece nenhuma explicação.

Aprovisionamentos: 337.562, fr. 42—Este capitulo tem um augmento de 6.091, fr. 51, resultante de insignificantes variações nos diversos armazens.

Contas em debito: 755.744, fr. 46 — Um augmento de 117.080, fr. 09.

As contas em debito dividem-se em duas partes:

1.º—As contas em debito propriamente ditas, elevando-se a 143.932, fr. 27, com um augmento de 66.060, fr. 12. Este augmento resulta da elevação de credito sobre as companhias visinhas e as administrações publicas. Parte d'estes creditos receberam-se nos primeiros mezes de 1890.

2.º—As contas em debito á ordem, representando as operações lavradas por escriptura, mas ainda não definitivamente regularizadas.

O augmento sobre estas (51.019, fr. 97) resulta da elevação das contas coupons em pagamento.

Direitos fiscaes sobre as acções em França: 11.534, fr. 10.—O augmento de 400 francos, representa os impostos pagos em França sobre as acções, durante o exercicio.

Saldo das insufficiencias dos productos liquidos para o pagamento dos coupons d'obrigações: 7.761.186, fr. 04.—Para este exercicio, o augmento é de 717.949, fr. 12, differença entre o imposto dos dois coupons vencidos e os productos liquidos da exploração.

PASSIVO

As contas	
Capital.....	10.000:000
Obrigações.....	80.279:250
Subvenção do Estado.....	25.837:579

continuum sem alteração.

Imposto sobre o trafego.—Differença insignificante no ultimo anno. Esta somma representa as importâncias recebidas por conta do Estado, durante os ultimos mezes de exercicio.

Contas a credito: 1.672.885, fr. 37.—Este capitulo apresenta um augmento de 126.991, fr. 54.

As contas a credito, assim como as contas a debito, dividem-se em duas partes:

1.º—As contas a credito propriamente ditas, elevando-se este anno a 913.140, fr. 21, e representando—salvo 17.089, fr. 31, devidos a terceiros—o montante do adeantamento feito pela Sociedade financeira de Paris, para o pagamento de coupon d'obrigações vencidas em 30 de junho de 1883.

2.º—As contas a credito d'ordem, representando operações lavradas em escripturas e ainda não regularizadas, ou passando a contra partida das contas a debito á ordem.

O augmento do capitulo provem quasi exclusivamente d'estas contas; sendo as despesas dos diversos serviços a regularizar em janeiro, superiores ás do anno precedente, e representando os coupons de obrigações a pagar, uma somma muito mais importante.

Coupons d'obrigações: 7.117,171, fr. 08.—O augmento é de 730.572, fr. 57, representando a differença entre os coupons 21 e 22, pagos durante o exercicio, e o valor dos pagamentos effectuados sobre os coupons 13 e 14.

Não temos, nenhuma observação a fazer-vos com respeito ao balanço e ás contas, submettidas á vossa approvação pelo Conselho d'Administração, e por conseguinte, propomos que as acceiteis taes como vos são apresentadas.

O CONSELHO FISCAL

RESOLUÇÕES

Primeira.—A assembléa geral, depois de se ter inteirado do aviso emitido pelo Conselho Fiscal, approva o relatorio, o balanço e as contas do exercicio de 1889 (11.º exercicio), taes como lhes são apresentadas pelo conselho d'administração.

Segunda.—A assembléa geral, reelegge administradores:

S. Boitelle
O. Boitelle
Barão de Bussiere
Callat.

Terceira.—A assembléa geral, conforme com o artigo 38, dos estatutos, nomeia membros titulares do Conselho Fiscal, para o exercicio de 1890.

Gustavo Fourchault
Pierre de Zerbi
Marcel François.

E membros supplentes.
Paul Guillemant
Edouard Delange.

BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1889

ACTIVO

	Fr. C.
Primeiro estabelecimento	65.602.258,30
Subvenção do Estado	139.059,59
Caixas e Bancos	317.270,12
Aprovisionamentos nos armazens e ateliers	337.562,42
Contas correntes e contas a debito á ordem	755.744,46
Direito fiscaes sobre as acções em França	11.534,10
Saldo das insufficiencias dos productos liquidados para o pagamento dos coupons d'obrigações	7.761.186,04
	74.924.615,03

PASSIVO

	Fr. C.
Capital (20.000 acções de 500 fr.)	100.000.000 "
Obrigações (121.117 obrigações de 3 % de 500 fr.)	30.279.250 "
Subvenção do Estado	25.837.579 "
Imposto sobre o trafego (recebido por conta do thesouro)	17.729,58
Contas correntes e contas a credito á ordem	1.672.885,37
Coupons d'obrigações deduzindo o imposto pago: ..	
S/. Coupon n.º 15—(30 de junho 1886)	889.932,52
— 16—(31 de dezembro 1886)	889.932,52
— 17—(30 de junho 1887)	888.647,52
— 18—(31 de dezembro 1887)	888.647,52
— 19—(30 de junho 1888)	889.751,10
— 20—(31 de dezembro 1888)	889.751,10
— 21—(30 de junho 1889)	890.254,40
— 22—31 de dezembro 1889)	890.254,40
	74.924.615,03

Sociedade anonyma das officinas de construcção

DE

MALINES

DIRECTOR GERENTE — DIVOIRE

Material para caminhos de ferro e linhas americanas.
Rodas para locomotivas, tenders, wagons e tramways.

FUNDIÇÃO E CALDEIRERIA

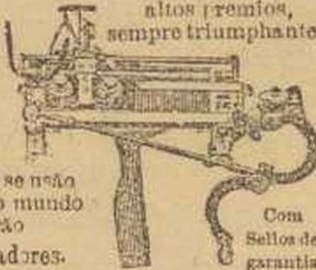
MALINES — BELGICA

A nova **KNITTER**

MACHINA PARA FAZER MEIAS

Faz meias de algodão de qualquer estylo e tamanho, lisas e com ribetes. Faz toda classe de vestidos, seja de lã, de seda ou de algodão, e em mais de 100 diferentes desenhos artisticos, tudo sem outros aparatos. Estes artigos se não em todas as partes, por todo o mundo tanto no inverno como no verão.

Tem obtido os mais altos premios, sempre triumphante.



Com sellos de garantia.

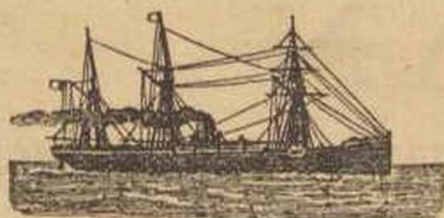
Se precisa Agentes compradores.

Para Catalogos illustrados e todos outros pormenores dirigir a

WILLIAM HARRISON, Privilegiado,
133, Portland St., Manchester, England.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 26 de maio o paquete «MAGDALENA»

Para S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Montevideo e Buenos-Ayres

Para Vigo e Southampton: o paquete «Atrato» esperado em 16 de maio e o paquete «La Plata», esperado a 19 de maio.

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 portugueses.

AGENTES

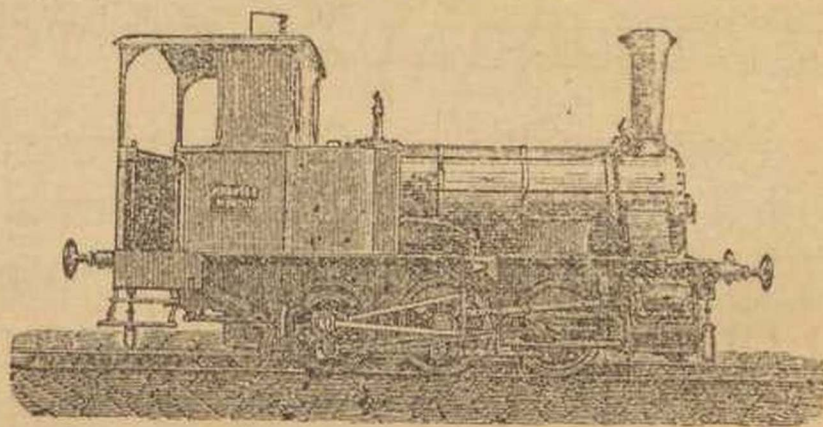
Em Lisboa: — **KNOWLES RAWES & C.^a** — R. dos Capellistas, 31, 1.º

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

Fabrica de Locomotivas

KRAUSS & C.^a

MUNICH E LINZ S. D.



Locomotivas de adhesão e cremalheira

PARA

Via larga ou reduzida

Systema, o mais util de locomotivas com tender para vias principaes e secundarias, tramways, construcções de edificios, exploração de minas.

Outras construcções

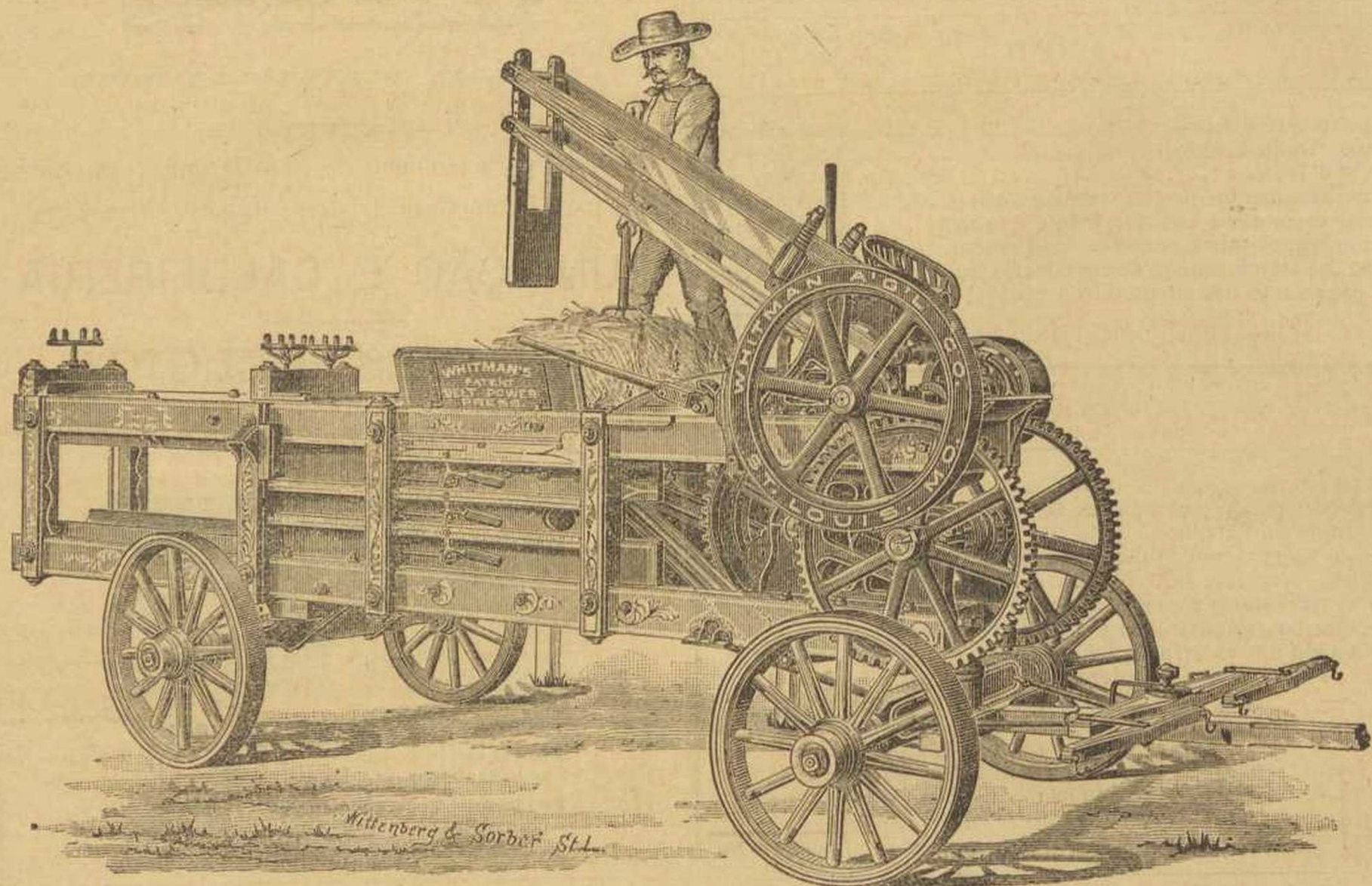
Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, aparelhos de vacuo e de vapor para a extracção de materias feccas etc, cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Enviem-se gratis os catalogos a quem os pedir

Agente Geral em Hespanha

JULES LHOUSE — Barcelona

Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza



PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHILMAN

PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

Estas machinas são d'um transporte facil, trabalhando com a força de 4 cavallos, produzem 600 fardos por dia.

Movidas por 2 cavallos, com o auxilio de 3 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.

São muito simples, solidas e de facil manejo, apresentam grande vantagem para o transporte da palha e feno, e tornam-se de immensa utilidade para os exercitos, a que estão adoptadas na Russia e Italia.

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

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

COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção Geral:—32, Queen Victoria Street—Londres

MEDALHAS DE OURO

Exposição Universal de Paris, 1878—Exposição Internacional de Londres, 1885

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

Construcção simples—Acção energica—Conservação facil

105.000 applicações até fim de 1887 em Inglaterra, no continente, Indias, America do sul, colonias, etc.

AGENCIA GERAL PARA HESPAHNA E PORTUGAL—156 Boulevard Magenta—PARIS

Agencias

Vienna I. Lothringerstrasse.
St.-Petersbourgo, 21, Gd Italienskaja.
Berlin, Alt Moabit,
Forença, 21, Via Cavour.

Buenos-Ayres, Corredor de Bolae.
Buckarest, 78, Strada Polona.
Melbourne, 14, Macket Buildings
Sydney, 15, Bond Street.

SOCIEDADE ANONYMA DE MARCINELLE E COUILLET

COUILLET—BELGICA

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'aço, Laminóirs, Officinas de construcção, Forjas, Fundição, Caldeiraria

PRODUCCÃO ANNUAL: 18.000:000 FRANCOs (3:240 CONTOS DE RÉIS)

NUMERO DE OPERARIOS 5:500

Representantes em Portugal:—Lisboa, A. F. Cast. R. dos Fanqueiros 121.—Porto, Glama & Leite

Ferro fundido de todas as qualidades.—Carris, ferros de commercio, arco, vigotas, arvores de transmissão, chapas, fixes de locomotivas, barras em grande largura.

Locomotivas de todas as dimensões.—Especialidade de locomotivas para vias reduzidas.—Machinas motoras de todas as forças, para minas, metalurgia, fabricas etc.—Locomoveis ventiladores de grandes diâmetros para minas de carvão.

Apparelhos d'esgoto, Motores de grandes forças, para extracção, alimentação d'agua nas cidades etc.—Gruas moveis, gruas a vapor, material completo fixo e movel para caminhos de ferro de via reduzida, vias portais, locomotivas, wagonetes, cruzamentos etc.

POZZOLANA DOS AÇORES

OU

CIMENTO HYDRAULICO

Germano Serrão Arnaud, — Lisboa, Caes do Sodré 84, 2.º

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 5 kilogrammas a quantidade maxima para vendas.



EMPRESA 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.º

O AGENTE

Germano Serrão Arnaud

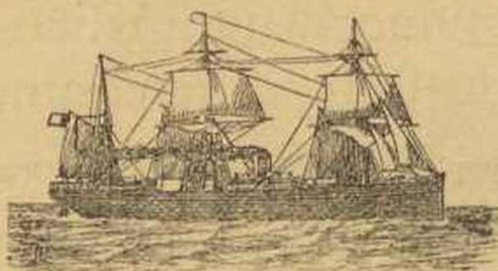
MALA REAL PORTUGUEZA

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO

A
VAPOR PARA O ULTRAMAR

POR

Contracto com o governo de S. Magestade



Serviço combinado para a Africa Occidental e Oriental

O PAQUETE PORTUGUEZ

LOANDA

Sairá no dia 21 de maio, ás 3 horas da tarde, para

S. Vicente, S. Thomé, Loanda, Benguella, Mossamedes, Lourenço Marques, Inhambane, Quilimane, Moçambique, Ibo e mais portos da Africa Oriental.

Roga-se aos srs. passageiros e carregadores o obsequio de dirigirem os seus pedidos ao escriptorio da empresa rua do Arsenal, n.º 51, 4.º andar; recebendo-se as encomendas na praça do Municipio n.º 6, até ao dia 19 inclusivê.

CHARGEURS REUNIS



COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR



PARA O BRAZIL

Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Por trasbordo: — Rio Grande do Sul, Pelotas, Porto Alegre, Paranagua, Santa Catharina, Victoria

Sahidas de Lisboa a 2, 12 e 22 de cada mez pelos paquetes:

Ville de Pernambuco, Ville de Rosario, Ville de Montevideo, Ville de Buenos-Ayres, Ville de Ceará, Ville de Santos, Ville de Bahia, Parahyba.

Preços resumidissimos para os emigrantes; o preço comprehende vinho de mesa; os vapores tem medico cujo serviço é gratuito, e são de boa marcha.

LINHA POSTAL DA COSTA OCCIDENTAL D'AFRICA

PELOS PAQUETES

Ville de Maranhão e Ville de Maceió

PARA

Dakar, Konakry Sierra Leone, Grand Bassan Kotonou, Libreville, Loango, Landana, Banana, Boma, Ambrizette, Ambriz, S. Paulo de Loanda, Benguella, S. Thomé.

Magnificas accommodações para passageiros de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe.

AGENTES GERAES EM PORTUGAL

19, Praça do Municipio — Lisboa.

F. Garay & C.ª



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA DE CAMIONAGENS N.º 3

Para transporte de

Passageiros, bagagens, recovagens e mercadorias

entre a

Estação Central de Santarem

e a

Estação de Santarem na Linha de Leste**Desde 11 de Maio de 1890**

DESIGNAÇÃO	Réis
1.º Passageiros , por cada um	100
As creanças até 3 annos nada pagam; as maiores d'esta idade pagarão logar por inteiro.	
2.º Bagagens e Recovagens , cada 10 kilogrammas.	15
<i>minimo de percepção</i>	60
3.º Dinheiro em ouro, prata ou valores ,	
cada 10\$000 réis	40
<i>minimo de percepção</i>	50
4.º Dinheiro em cobre , cada 10 kilogrammas.....	20
<i>minimo de percepção</i>	40
5.º Mercadorias , cada 10 kilogrammas.....	8
<i>minimo de percepção</i>	40

Condições

1.ª A Estação Central de Santarem estará aberta para a venda de bilhetes e todo o serviço de grande e pequena velocidade:

1.º De 1 de abril até 30 de setembro, desde as 6 horas da manhã até às 8 horas da tarde; e

2.º De 1 de outubro, até 31 de março, desde as 7 horas da manhã até às 7 horas da tarde;

devendo além d'isso estar também aberta para o serviço de todos os comboios, hora e meia antes da partida de cada um d'elles.

2.^a A condução dos passageiros, entre a Estação Central e a do caminho de ferro, far-se-ha á chegada e partida de todos os comboios ordinarios ou mixtos, que conduzam passageiros, quer no sentido ascendente, quer no descendente, em carruagens commodas e bem servidas de gado.

3.^a Estes carros partirão da Estação Central, quarenta minutos (40), antes da partida dos comboios da estação do caminho de ferro em Santarem; e d'esta para aquella, logo em seguida á chegada de cada comboio.

4.^a Em todas as estações das linhas da Companhia Real dos caminhos de ferro portuguezes, que estiverem definitivamente abertas á exploração se registrarão e despacharão bagagens e mercadorias de grande e pequena velocidade para a Estação Central de Santarem, e n'esta para aquellas, incluindo-se na taxa de recovagens e mercadorias de grande e pequena velocidade, com designação especial, o preço respectivo ao transporte entre a estação de Santarem e a Central ou vice-versa, em conformidade com a presente tarifa.

Com respeito ás bagagens cobrar-se-ha apenas o transporte em caminho de ferro, devendo a camionagem ser paga separadamente pelos passageiros na Estação Central de Santarem, indicando as estações da Companhia Real, Santarem C. na guia, talão e senha entregue ao passageiro, quando os volumes sejam destinados á Central.

5.^a A Estação Central não se obriga a transportar volumes de peso indivisivel superior a (500) quinhentos kilogrammas, (que não sejam cascos com liquidos), nem os de dimensões incompatíveis com o seu material circulante, prestando-se, comtudo, a effectuar estes transportes, tanto n'um como n'outro caso, mediante ajuste especial.

6.^a Todas as despesas inherentes ás mercadorias transportadas pelo caminho de ferro, destinadas á Estação Central, como despachos aduaneiros ou outras, serão abonadas pela empresa da dita Estação Central e cobradas depois directamente dos consignatarios, no acto da entrega das expedições.

7.^a Na referida estação estará sempre á disposição do publico um livro, em que os passageiros poderão formular quaesquer reclamações que tenham por opportunas contra o serviço da mesma estação, quando não preferirem envial-as directamente ao Serviço do Trafego da Companhia Real dos caminhos de ferro portuguezes.

Lisboa 18 de Abril de 1890.

O Director da Companhia

Pedro Ignacio Lopes