

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—Rede 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—Povo e Famalicão—Rede afri na—Caminhos de ferro na Africa Oriental—Ramal d'Alfarelos—Mossamedes—Linhas hespaholas—Caminho de ferro de Cuba—Progresso da rede da Hespanha—Prolongamento de linha—Linhas estrangeiras—A rede francesa—Caminho de ferro aereo—Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta (continuação do relatorio)—Annuncios.

A INDUSTRIA SIDERURGICA

Algumas palavras sobre as suas condições d'adaptação em Portugal

Nos primeiros dias do mez de fevereiro alguns jornais da capital referiram-se, em breves notícias, 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 necessário 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 circunstancia ligava-se a da valorisação dos jazigos de ferro de Moncorvo pela lavra e tratamento no paiz dos minérios extraídos, 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 bela 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 realização d'esta industria entre nós, essa era uma aspiração, que se radicava cada vez mais no nosso espírito, 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, Allemania, Austria e Hungria.

Por toda a parte, d'entre a vibração ruidosa que entusiasma e vivifica, d'esses grandes fócos de trabalho, que se chamam fabricas de ferro, destacavamos o anseio da direcção no seu empenho de sustentar o bom nome da empreza nos torneios a que a obrigava a lucta infrente 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'un 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 lícito ao mais obscuro mineiro saudar aqui, com todo o entusiasmo 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 dificuldades, 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 variadissimos 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 pretenção nossa apresentar n'estas poucas paginas a elucidacão 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 minérios extraídos de jazigos portugueses.

Causas que se tem opposto à instituição da industria do ferro em Portugal. — A escassa riqueza do nosso solo em combustíveis diz-se ter sido a causa que mais imediatamente 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 território. Com as nossas tendências colonizadoras e mercantis desviamos para outros continentes o melhor da nossa actividade e deixamos perecer d'inanição as pequenas industrias, impotentes para sustentarem efficazmente uma luta com a grande industria, que desde o começo do presente século, 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 agrícola. Atrazados de muitas dezenas d'anos relativamente aos povos industriais, procurámos manter o nosso papel de nação civilizada 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, perdermos todas as tradições industriais, 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 incontestável que a carencia de combustível mineral tem sido uma importante causa oposta ao nosso desenvolvimento industrial. Dos depósitos conhecidos no nosso paiz e em alguns dos quaes, como os do distrito 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 combustível extraído alimentar uma grande industria, de sorte que o seu preço se tem mantido elevado; mas, o que é infelizmente peor, a qualidade d'esses combustíveis, muito anthracitos uns, e pyritosos outros, não os recomenda para o tratamento dos minérios de ferro, pelo menos para a grande operação fundamental da fusão reductiva. Estas circunstâncias 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 prática se tivessemos seguido o exemplo d'outras nações, cujos recursos de combustível são também escassos, mas onde a metallurgia, se não tem tido vida desafogada, constitue todavia uma manifestação importante d'actividade, graças á generosa e inteligente 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 depósitos de combustíveis mineraes e ainda os que n'elle abundam mais são as lignites; e contudo em todo o tempo se tem feito o tratamento immediato de minérios de ferro, com quanto a producção italiana represente apenas uma pequena fracção do consumo total. Ao contrario, porém, o trabalho mechanico é considerável e testemunha d'um notabilissimo progresso feito a grandes passos e que coloca 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, Alemanha, Austria e Belgica. São exemplos

os grandiosos couraçados que desde muitos annos já, esse paiz tem feito construir nos seus arsenaes, as máquinas de todo o genero, inclusivé as máquinas 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 Alemanha de oeste ou sudoeste, o preço do combustível nos locaes de consumo é mais elevado que aquelle mediante o qual, nas mesmas circumstâncias, 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 paralysada. Os principaes d'esses jazigos acham-se concentrados em tres principaes regiões, uma das quaes, a mais importante pela massa de minério disponível, se localisa na serra de Moncorvo, entre o Sabor e o Douro; as duas outras ficam, uma nos concelhos de Montemór-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, consciente, 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 defesa do território. A existencia do trabalho do ferro em uma outra d'essas regiões não é indiferente 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 artilharia com que armemos as nossas fortalezas e embarcações de guerra, teremos de assentar a quilha dos nossos cruzadores nos estaleiros estabelecidos na proxidate dos jazigos que demoram na região do littoral. Reflictamos, porém, que esse é um ideal a que talvez nunca possamos attingir, como chimerica a presumção de vida independente, como nação commercial.

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

Os primeiros são os que conteem uma maior quantidade de minério disponível. 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 minério que está por assim dizer prompto para transporte.

Em segundo logar, sendo o combustível a matéria prima que mais escasseia no nosso território, o seu emprego deve ser quanto possível restrinrido ás operações metallurgicas propriamente ditas, procurando-se nas

aguas do Sabor e do Douro o maximo suprimento 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 ferriferas 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 esclarecer-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 forma bem clara como são injustas e infundadas as recriminações que se teem feito á Companhia Real, sobre a suposta elevação dos preços de passageiros entre a estação do Rocio e Cintra.

A pequena diferença 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 vulgarizar.

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 efecto com affirmações gratuitas, e insinua factos que não se deram.

Diz o sr. marquez :

Ha effectivamente apprehensões graves relativamente ao tunnel do Rocio. Durante o verão passado houve desastres continuados; ora, é provavel que os fiscaes do governo saibam fiscalizar, mas também 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 dificuldades 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 fiscalisam, a culpa provém da falta de remedio, e é necessário 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 pessoaes, como foram exteriores ao tunnel, nada afectando, portanto, a sua solidez.

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

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

Visitou s. ex.^a aquella galeria e encontrou-lhe quaisquer 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 ilustrado par, não se habilitou com os competentes estudos prévios, e conhecimentos technicos do assumpto.

Em quanto aos fiscaes do governo, contradiz-se o discurso citado, ora dizendo que sabem fiscalizar, ora que não fiscalisam.

Tambem nos parece arrojada a suspeição lançada sobre estes funcionários 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 queываемos 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 permitir que nos louvemos muito mais no informe dos dignos technicos que teem que dar parecer sobre aquella obra d'arte.

PARTE OFICIAL

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 aprovar o projecto datado de 13 de março ultimo, de um desvio da estrada real n.^o 55, da Guarda a 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 aprovar 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 aprovado 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 meridionais 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 aumentar a secção de vassão da mesma ponte, e a construir outras pontes n'este troço de linha para vassão das aguas das cheias, se o governo o julgar necessário, e ser adquirida pela mesma companhia, além do terreno necessário para a valla ao longo do aterro, a montante do caminho de ferro no campo de Vallada, uma faxa 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 aprovar os tipos 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 commun 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 efeitos.

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

Para o director da fiscalisação da construção 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 aprovar 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.

Paco, 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 oficial 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 trasiego, 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 bodo aos pobres, ao som de musica, foguetes, etc.

A noite haverá illuminação.

Agradecemos o convite especial que recebemos para esta festa e felicitamos a empreza 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 descripção 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 descripções.

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 quelles pinheiros elevando-se imponentes a confundir-se com as nuvens, não são mais que estupidas aglomerações 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 esperança 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 machine, de uma apparencia estranha; 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 convém que o passageiro escolha sempre logar á esquerda, para gosar explendidos panoramas) atravessando os fortes viaductos do Hausenbach, do Kehlbach e do Grossbach.

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

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

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

Bem depressa o panorama agreste se transforma, abrindo-se aos lados da linha horizontes 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 Oltchi 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 construção 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 Brünnigatt, onde vemos reunidos n'um pittoresco aspecto a vegetação uberrima, os rochedos pardos escalvados 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 descemos 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 cascatas 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 Lungen do de Sarnen, sobre algumas pontes, sempre na vertente da montanha, atravez de florestas e sobre o flanco dos rochedos.

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

Como o comboio não nos dá tempo sigamos a Sarnen, a capital de um sub cantão suíço que disfruta de uma organização política especial entre os demais.

Além das formulas republicanas de todo o paiz no alto Unterwald é o povo que se governa autonomamente, 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 logar onde se reunem estas notaveis cōrtes 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 Brüning, d'onde parte o caminho de ferro do Pilatus, a linha de montanha mais arrojada, mais importante, mais assombrosa que temos visto.

Alpuachstald 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 descrição fica para o proximo numero e já a prometemos ao leitor tão completa quanto possível porque as páginas da nossa carteira estão bem fornecidas de minuciosas notas sobre essa linha que é uma das glórias 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 política tem sabido afirmar sempre, de um modo brilhante, o vigor das suas opiniões, como a nova folha da mocidade académica 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 república durante o anno de 1889. Na impossibilida-

de nos alongarmos na descrição d'um tão importante documento vamos extrahir d'ele 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 "
Província de Buenos-Ayres.....	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	6,081,885	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 satisfatórios todos os resultados da exploração das diversas linhas, comquanto haja queixas geraes da insuficiencia 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 francesa constructora dos caminhos da província, a prolongar a linha Santa-Fé—Reconquista desde o kilometro 260 até o 28 grau. Esta nova linha ficará sendo paralela á de San-Cristobal a Presidente Roca, e atravessará também, por consequencia, 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 auctorizada a construir uma linha de Gómez 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 Cerrilos, Chicoana, Carril, La Puerta de Diaz, 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 Argentino.

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 rēdes de grande trafego.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Tentativas Micrographicas.—*Resenhas das Rochas Portuguezas*—Recebemos este interessante trabalho devido ao distinto 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 auspicios 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 províncias do Alemtejo e Algave, 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 distintos 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 eminentre escriptora D. Maria Amalia Vaz de Carvalho.

Se não bastasse para a enorme extracção que temido *O pescador da Islandia*, o interesse que sempre desperta uma obra d'um dos mais notaveis romancistas franceses—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 *Abbade Constantino*, *Ninette* e outras.

Agradecemos a remessa.

O Rei dos Estranguladores.—Temos recebido da casa editora Guillard, Aillaud, & C.^a os faisciculos até agora publicados do celebre romance de Henri Tissier versão portugueza de Julio de Magalhães e uma das melhores obras, cuja leitura aquella empreza 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'Administracão, 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 juncção 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 m. de largura.

A não ser que subvenha alguma causa de força maior, que a companhia terá de justificar, a linha deve estar concluida impretrivelmente, 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 necessário, 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 reducção 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. Á volta (descida) pagarão: a semente de palma, 10 francos por 100 kilos; arachides ou plantas leguminosas, idem; madeiras de construção, 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, álem 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 reducção 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 comtudo este auctorizar o augmento dos preços tarifarios, no caso de se provar que as reducções feitas ou consentidas pela companhia, deram em resultado uma redução de 10 % sobre as receitas liquidas anteriores, durante dois annos consecutivos.

A companhia é auctorizada 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; tomado 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 devem correr até expirar o prazo da concessão; as annuidades capitalisar-se-hão á taxa de $3\frac{1}{2}$ % e o capital será pago á companhia antes do Estado tomar posse do caminho de ferro.

Se a compra tiver lugar 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 anulado 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 Elektricitäts Gesellschaft) fundada em Berlim, com um capital de 16 milhões de marcos, adquiriu privilegio exclusivo de explorar na Alemanha, 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 realisados nos Estados Unidos, onde já existem 59 linhas d'este systema, n'uma extensão total de 477 carruagens motores.

As invencões 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 diferentes 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 sistema 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 regulação no caso de ser o peso excessivo; n'uma palavra, estão tomadas todas as medidas para evitar, o mais possível, 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 deslisa um pequeno carro em contacto com o motor. Por uma disposição muito engenhosa podem-se evitar as agulhas de corrente nas bifurcações, e por consequencia evitar também as numerosas ruturas dos conductores.

As despezas de installação hão-de variar evidentemente, segundo as circumstancias locaes 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 preenchido 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 Invenciones.*)

COMMERCIO PORTUGUEZ

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

Importação para consumo

	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 nacionalizada	
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
	Transito	143:041
	Somma ..	688:554
		897:936

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Não tendo podido 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 reuniao, serão validas seja qual for a parte do capital representado.

CAMIHO DE FERRO DE SALAMANCA

Está convocada para o dia 30 do corrente a reuniao 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 aprovar 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 efeitos da garantia de juro concedida pelo nosso governo, e deliberar sobre qualquer outro assunto 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 tabellão d'esta cidade, Cosmelli, foi aumentado o capital d'esta companhia, que era de quatrocentos e cincoenta contos de réis, a quinhentos contos de réis, achando-se já inteiramente subscripto o aumento de capital na importancia de cincuenta contos de réis.

COMPANHIA DOS ALCOOLS DE PORTUGAL

Não se tendo efectuado por falta de numero de accionistas, a reuniao da assembléa geral extraordinaria, convocada anteriormente, terá lugar a segunda reuniao 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 reuniao 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:—Reforma de alguns artigos dos estatutos e eleição de um suplemento 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 oscilações nos mercados estrangeiros, ignorando-se ainda quem dirige a campanha, contra o crédito portuguez, com tanto vigor iniciada por occasião de ser emitido o emprestimo de 9.000, de 4 %, em Paris.

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

Malograram-se, pois, as esperanças, de completa reposição de preços, mencionadas no nosso boletim anterior. Em logar 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 dívida mansa assim denominada, por não figurar nos orçamentos verba para sua amortização, ou juros, não a reconhecendo o Estado como passiva do tesouro. Uma composição com os portadores das diversas espécies de títulos affigura-se a muitos causa não desarrasada. 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 desagradáveis que teremos ainda de recorrer largamente ao crédito.

As oscilações violentas do nosso externo têm de algum modo inquietado o espírito publico preocupando-o de forma que o comércio em geral está desanimado, como o demonstra a taxa dos reditos aduaneiros.

Felizmente, porém, que, ainda assim, a confiança nos recursos do paiz, continua a afirmar-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 realizado transacções por falta de procura, mas nem por isso os possuidores têm forçado vendas.

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

Nas obrigações predias temos a consignar firmeza accentuada com melhoria de preços, como sucede sempre que a capitalização prevê a possibilidade de affrouxar a cotação dos títulos de dívida publica.

Refugia-se, n'essas ocasiões, por assim dizer, nos títulos amortisaveis do Crédito Predial, que são, por isso mesmo, os senhores favoritos da pequena capitalização.

Os demais valores amortisaveis de crédito 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 anuncio do dividendo de 2 %, pagável 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 títulos, affrouxaram por se considerar addiada indefinidamente a fusão com o Gaz de Lisboa, unica solução que se affigura vantajosa para as duas empresas rivais.

No mercado de capitais disponíveis, 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 provável 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 empréstimo ultimamente emitido pela colonia de Victoria veiu contrariar a corrente d'ouro australiano que se orientara para Londres.

O avultado empréstimo que o governo frances 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 possível obstar a que a sua taxa experimente oscilações repetidas, como as dos bancos de Berlim e Londres.

Gorada a manifestação socialista e operária 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 energia, imediatamente, com o que lucraram os que se apressaram a aproveitar um ensejo de comprar barato em prejuízo 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	TÍTULOS	DIAS													
		1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	—	
Lisboa . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes	102,000	102,000	107,000	—	—	—	—	—	—	—	—	100,000	—	
	» Ascensores » »	76,000	—	—	—	—	—	76,000	—	—	72,000	—	—	—	
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes	—	86,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90,000	—	
	» Nacional	76,000	76,000	—	73,800	76,200	—	73,700	—	—	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.º 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 Espanha	360	357,50	364	364	361	—	360	—	—	358	356	358	—	
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	315	316,25	315	315	313	—	315	—	—	316	—	—	—	
	» Andaluzes	387,50	388,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. C. de Ferro Portuguezes	363,00	362	364	364	363,50	363,50	363,25	363,50	362,50	360	361	—	—	—	
	» Madrid-Caceres-Portugal	334,00	—	335	337,50	335	339	336	—	—	363	339	—	—	—
	» Norte Espanha, 1.ª hypotheca	399	399	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	» C. de F. Atravez Africa	485	485	485	485	485	485	485	485	485	483	483	483	—	
	» C.º da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	—	94	94	93,50	94	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	—	—	
Bruxelas.	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	PERÍODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1890		1889		TOTALS		DIFERENÇA A FAVOR DE				
		KIL.	TOTALS	KILO- METRI- CAS	KIL.	TOTALS	KILO- METRI- CAS	1890	1889	1890	1889	
Antiga rede (1)	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
	23 29	Abri	580	43.605:000	75.481	580	50.490:000	86.534	747.630:000	852.940:000	—	405.280:000
	30 6	Mai	»	46.350:000	79.943	»	49.400:000	85.472	793.980:000	902.310:000	—	108.230:000
Nova rede não garant. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	23 29	Abri	82	3.525:000	42.987	82	5.547:000	67.646	53.980:000	80.412:000	—	26.432:000
	30 6	Mai	»	4.230:000	51.585	»	6.460:000	75.423	58.242:000	86.272:000	—	28.000:000
» » garantida (3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	23 29	Abri	468	2.334:000	43.994	432	3.397:000	22.348	45.514:000	48.893:000	—	3.379:000
	30 6	Mai	»	3.050:000	48.454	»	3.392:000	22.345	48.564:000	52.285:000	—	3.724:000
Ramal de Cascaes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	23 29	Abri	49	880:450	46.323	»	—	—	40.893:920	—	—	—
	30 6	Mai	»	774:790	42.989	»	—	—	44.670:710	—	—	—
Sul e Sueste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	19 25	Março	475	40.733:460	22.396	364	8.683:600	24.054	436.512:030	426.335:330	40.476:700	—
	26 1	Abri	»	44.429:060	23.429	»	9.444:490	23.324	437.644:090	435.476:520	42.164:570	—
	2 8	»	»	8.944:740	48.767	»	9.385:840	25.999	436.535:800	444.862:360	44.693:440	—
Bicho e Douro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	22 28	Jan.	340	12.270:349	36.088	»	12.609:454	37.086	57.679:972	54.029:894	3.650:078	—
	29 4	Fev.	»	13.882:269	40.830	»	13.585:565	39.937	74.562:244	67.615:459	3.946:782	—
	5 14	»	»	16.432:946	48.332	»	13.727:592	40.375	87.995:457	84.343:054	6.652:406	—
Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	9 15	Abri	253	6.513:304	23.984	253	8.560:223	33.834	103.730:634	114.079:672	—	10.323:038
Guimarães	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	26 4	Abri	34	942:325	27.745	34	793:365	23.334	9.394:665	9.693:755	—	299.090
	2 8	»	»	888:345	26.097	»	814:640	23.959	10.284:980	10.308:365	—	226.385
Norte de Espanha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	16 22	Abri	2803 Ps.	4.164:747 Ps.	413	2803 Ps.	4.240:495 Ps.	442 Ps.	48.126:035 Ps.	49.044:426 Ps.	—	618:374
	23 29	»	»	4.245:045	433	»	4.256:344	448	19.644:070	20.300:737	—	659:667
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	16 22	Abri	2672	4.450:959	430	2672	4.010:080	378	15.978:491	14.974:905	1.003:586	—
	23 29	»	»	4.096:399	440	»	4.035:646	395	17.074:890	16.030:524	4.044:369	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	16 22	Abri	894	253:747	284	894	260:402	290				

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 metais por meio da electricidade.

Idem, para aperfeiçoamentos nos apparelhos e processos de caldear e forjar metais por meio da electricidade, tornando estes mais faceis e aquelles mais portateis.

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

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

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

CONCURSOS

No que teve logar 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 Empreza Industrial Portugueza, offerecendo a construcção por réis 29:450#000, ou seja um abatimento de 550#000 réis sobre a base de licitação.

Esta reducção e os creditos que a Empreza Industrial Portugueza tem affirmado em grande quantidade de concstrucções 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 lanço 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 distrital 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 lanço 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 logar 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 galardoou 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 distintos empregados superiores da companhia.

De Arganil à 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 bôa resolução dos seus pedidos.

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

Povoa e Famalicão.—Uma commissão composta de cinco deputados e d'um director do caminho de ferro da Povoa, 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 lisonjeiro.

Réde 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 pôde 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 navegável 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 província 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 empreza, 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 ocorre 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 estimáveis collegas deram ha dias a grande noticia de que este ramal será aberto á exploração em junho proximo.

Ha apenas uma pequena diferença, 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 construída n'este ramal e que encurta o percurso de 4 kilometros entre Alfarellos e Figueira; esta sim, que será brevemente inaugurada.

Mossamedes. — Diz *As Colônias Portuguezas*:

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

Segundo o projecto do distinto engenheiro o sr. Joaquim José Machado, esta via ferrea na sua primeira parte, isto é entre o littoral e o Alto de Chella, comprehende 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 Grande 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 construcção, supondo 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 realisação 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 ultramarino. O governo cumpliu nobremente o seu dever; comprehendeu os verdadeiros interesses coloniaes, e lançou os elementos para a resolução favoravel do difficil problema da nossa emigracão.

Se levar a cabo este commetimento terá bem merecido do nosso ultramar.»

LINHAS HESPAÑOLAS

Caminho de ferro de Cuba. — Foram duas as propostas, apresentadas para a concessão d'esta linha colonial da Hespanha. Uma é d'uma Sociedade ingleza, que não oferece reducção alguma; a outra é do Banco Geral de Madrid, que aceita uma reducção do capital, cujo juro é garantido, e que se compromette a ocupar nos seus trabalhos, unicamente operarios hespanhóes, sendo o material tambem da industria da Hespanha.

Tal foi o resultado do concurso, que enquanto 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 lêmos n'um jornal de Madrid, é grande a actividade que actualmente se desenvolve no paiz vizinho, com o fim de se aumentar quando possível, a rede ferro-viarir.

De entre as muitas notícias que a este respeito nos transmittem os periodicos hespanhóes, e que não podemos inserir na totalidade, por falta de espaço, destacamos as seguintes, que melhor vêm demonstrar o que acima dissemos:

A companhia do caminho de Durrango a Zumarraga, adqueriu, a já adjudicada concessão do caminho de ferro de Elgoibar a San Sebastian, e está disposta a emprender, a construcção, mais activamente do que o primitivo 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 empreza de caminho de ferro se acaba de fundar em Castro, para construir uma linha ferrea de via reduzida, que partindo da mesma localidade irá terminar em Alen, povoação situada á maior altura da celebre cordilheira das Muñecas.

Foi tal o bom acolhimento que esta ideia teve, que vinte 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 caminho 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 caminho de ferro de Amorebieta a Guernica e Luno, de prolongar a sua linha na direcção de Bermeo.

LINHAS ESTRANGEIRAS

A rede francesa. — No *Journal Officiel*, de França, vem publicado o quadro das linhas ferreas em exploração, trabalho este da direcção dos caminhos de ferro, no ministerio das obras publicas.

Os resultados da exploração, e o numero de kilometros 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 Cenis.	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 Cenis.	74.538:137	5.110:669
Linhas algerianas	—	—
Norte	169.080:000	187.296:000
Sueste	123.788:672	145.077:470
Orléans	156.602:396	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, construiram-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 kilometros.

O aumento total do rendimento dos caminhos de ferro franceses em 1889, devido não só ao trafego das novas linhas construídas, como também à grande concorrência que atraiu a Exposição Universal, foi de 79.999:624 francos.

As secções abertas à exploração em 1889, tem uma extensão de 542 kilómetros, assim divididos:

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

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

A linha consistirá em seis cabos, pesando cada um 1:800 kilos, e que serão lançados horizontal e paralelamente sobre o abismo, 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 atingir 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 equalar-se á America no arrojo dos seus emprehendimentos 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 à 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 aumento 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 aumento 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 aumento de..... 182.330, fr. 66

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

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, além dos 150.000 francos reservados para fazer face ás despesas imprevistas, uma somma disponivel e approximadamente igual 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: 85.602:258, fr. 30.—O aumento é de 23.382, fr. 18, resultante da construcções 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 aumento de 6.091, fr. 51, resultante de insignificantes variações nos diversos armazens.

Contas em debito: 755.744, fr. 46—Um aumento 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 aumento de 66.060, fr. 12. Este aumento resulta da elevação de credito sobre as companhias vizinhas e as administrações publicas. Parte d'estes creditos receberam-se nos primeiros meses de 1890.

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

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

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

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

PASSIVO

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

continuam sem alteração.

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

Contas a credito: 1.672.885, fr. 37.—Este capitulo apresenta um aumento 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 915.140, 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 á ordem, representando operações lavradas em escripturas e ainda não regularisadas, ou passando a contra partida das contas a debito á ordem.

O aumento do capitulo provem quasi exclusivamente d'estas contas; sendo as despezas 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 aumento é de 730.572, fr. 57, representando a diferença entre os coupons 21 e 22, pagos durante o exercicio, e o valor dos pagamentos efectuados 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, aprova o relatorio, o balanço e as contas do exercicio de 1889 (*11º exercicio*), taes como lhes são apresentadas pelo conselho d'administração.

Segunda.—A assembléa geral, reelege administradores:

S. Boitelle
O. Boitelle
Barão de Bussiere
Calliat.

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

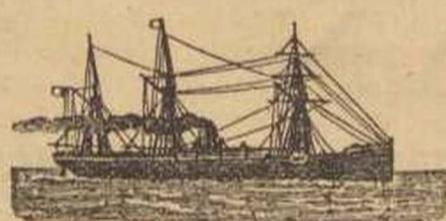
Primeiro estabelecimento	Fr. C.
Subvenção do Estado.....	65.602.258,30
Caixas e Bancos	139.059,59
Aprovisionamentos nos armazens e ateliers	317.270,12
Contas correntes e contas a débito á ordem	337.562,42
Direito fiscaes sobre as accções em França.....	755.744,46
Saldo das insufficiencias dos productos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

PASSIVO

Capital (20.000 accções de 500 fr.)	Fr. C.
Obrigações (121.117 obrigações de 3 % de 500 fr.)	100.000.000 "
Subvenção do Estado.....	30.279.250 "
Imposto sobre o tráfego (recebido por conta do the-souro).....	25.837.579 "
Contas correntes e contas a crédito á ordem.....	17.729,58
Coupons d'obrigações deduzidos do imposto pago:..	1.672.885,37
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	7.117.171,08
— 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

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

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

AGENTES

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

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

Sociedade anonyma das officinas de constracção

DE

MALINES

DIRECTOR GERENTE — DIVISORE

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

FUNDIÇÃO E CALDEIRERIA

MALINES—BELGICA

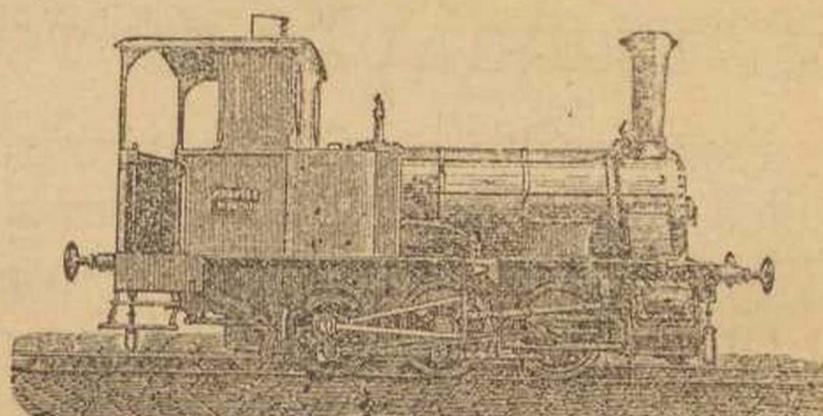
A nova HARRISON KNITTER

MACHINA PARA FAZER MEIAS
Faz meias de algodão de qualquer estylo e tamanho, linhas e com ribotes. Faz toda classe de vestidos, seja de lã, de seda ou de algodão, e em mais de 100 diferentes desenhos artísticos, tudo sem outros aparatoss. Estes artigos se usam em todas as partes, por todo o mundo tanto no inverno como no verão.

Se precisa Agentes compradores.
Para Catalogos Illustrados e todos os outros pormenores dirigir-se a WILLIAM HARRISON, Privilegiado, 133, Portland St., Manchester, England.

Fabrica de Locomotivas
KRAUSS & C.º

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, construções de edificios, exploração de minas.

Outras construções

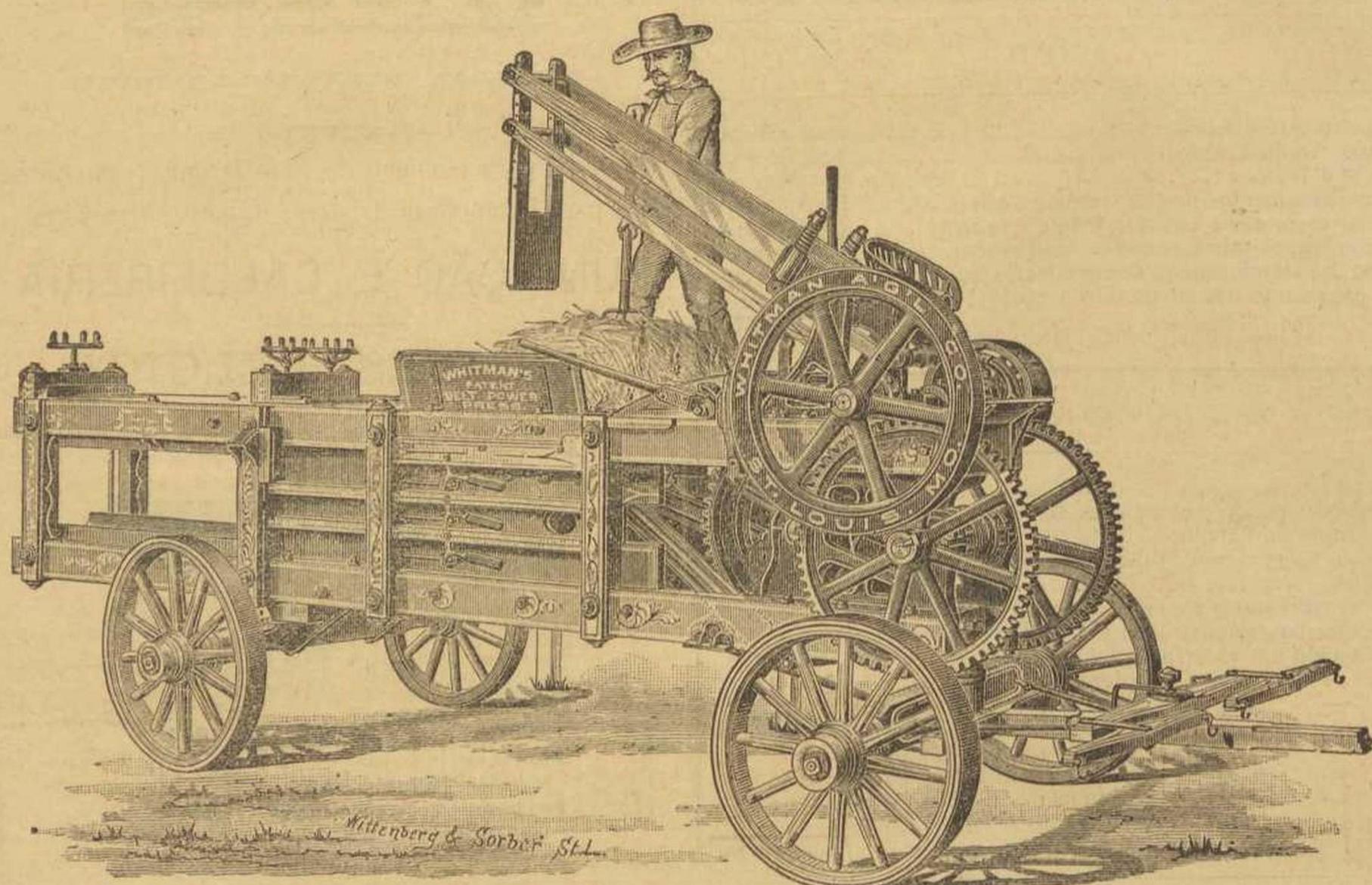
Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, apparelhos de vacuo e de vapor para a extração de materias feacas etc, cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Enviam-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 — Ação energica — Conservação facil

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

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

Agencias

Vienna I. Lothringerstrasse.
St.-Petersbourgo, 21, Gd Italianeskaja.
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, Laminoirs, 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 421.—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, metallurgia, fabricas etc.—Locomoveis ventiladores de grandes diametros 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 movele para caminhos de ferro de via reduzida, vias portateis, locomotivas, wagonetes, cruzamentos etc.

POZZOLANA DOS AÇORES

OU

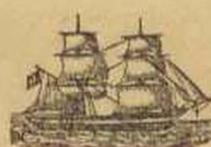
CIMENTO HYDRAULICO

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

Material aprovado por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, canhos tanques, muralhas, poços, dokas, 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 encanamento do rio Alviella.

Os jazigos de pozzolana que exploramos na ilha de S. Miguel (Açores) permitem-nos fornecer este material em quaisquer proporções por maiores que sejam as exigencias dos pedidos, sendo 5 kilogrammas a quantidade maxima para vendas.



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

O AGENTE

84, CAES DO SODRÉ 2.^o

Germano Serrão Arnaud

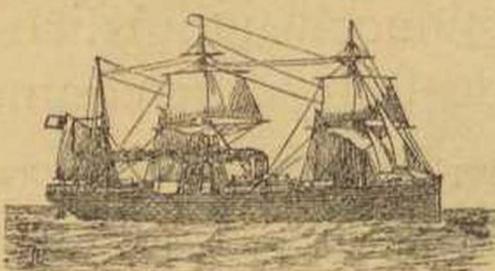
MALA REAL PORTUGUEZA

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

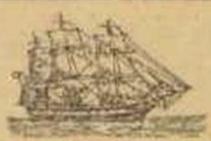
LOANDA

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

S. Vicente, S. Thomé, Loanda, Benguela, 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 empreza rua do Arsenal, n.º 51, 1.º andar; recebendo-se as encommendas na praça do Municipio n.º 6, até ao dia 19 inclusivé.

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, Paranaguá
Santa Catharina, Victoria

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

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

Preços resumidissimss 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,
Benguela, 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 crianças até 3 anos 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.º 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 disso 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 registarão 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 cascões com líquidos), nem os de dimensões incompativeis com o seu material circulante, prestando-se, contudo, a effectuar estes transportes, tanto n'um como n'outro caso, mediante ajuste especial.

6.^a Todas as despezas inherentes ás mercadorias transportadas pelo caminho de ferro, destinadas á Estação Central, como despachos aduaneiros ou outras, serão abonadas pela empreza 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 oportunas contra o serviço da mesma estação, quando não preferiram 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