

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 — Rua de Santo Antão, 109 — LISBOA

BRINDE

AOS SRS. ASSIGNANTES E ANNUNCIANTES

Brevemente offereceremos uma elegante e interessante monographia illustrada do caminho de ferro do St. Gothard.

Annexo d'este numero

Tarifa L. n.º 2 de grande velocidade, da companhia real, para bilhetes de assignatura na linha de Cintra e ramal de Cascaes.

SUMMARIO

A exploração da linha de Salamanca por conta do Estado.

O estudo de tarifas.

A nossa carta da Belgica por A. Urban.

Parte oficial. Ministerio da Fazenda, decreto de 5 d'abril.—Ministerio das Obras

Publicas, portarias de 5 e 8 d'abril.—Ministerio da Marinha, decreto de 7 d'abril.

Tarifas de transporte.—Bilhetes de assignatura.

O monopólio da viação em Lisboa.

Commerce portuguez.

Excursão à peninsula.

Necrologia.

Os negócios da Companhia Real.

Carteira dos accionistas.

Boletins financeiros—de Lisboa, por J. F.,—de Paris, por G. Pessard.

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

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Livros sobre caminhos de ferro.

Uma nova linha na Suissa.

Os omnibus de Paris.

Linhas portuguezas.—Lourenço Marques—Elevador de Gaya—Urbana do Porto—

Direcção Fiscal.

Linhas hespanholas.—Torralba a Soria—Freio de vacuo automático—De Malaga a

Velez-Malaga—Questões de tarifas—Calatayud-Teruel Sagunto—Os tramways em Sevilha—Noguera-Pallaresa.

Linhas estrangeiras.—França—Inglaterra—Suisse—Russia—Italia.

Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes — Relatorio e propostas do

Conselho de Administração.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Mercado de metaes.

Agencias recomendadas.

Anuncios.

A exploração da linha de Salamanca por conta do Estado

JUSTAMENTE porque a política nunca entra as nossas portas, estamos perfeitamente á vontade para tratar de um assumpto que, pela forma porque foi resolvido, tem sido objecto de fortes debates na nossa imprensa.

Allega-se que o governo, isto é, os srs. ministros da fazenda e obras publicas, commetteu um mau acto de administração, tomando provisoriamente a si a exploração das linhas de Salamanca á fronteira portugueza, e encarregando d'ella uma das duas direcções de exploração dos caminhos de ferro do Estado; e sobre esta tela bordam-se já theorias avançadas, de que isso representa um desperdicio que alguns oposicionistas elevam a 500 contos por anno.

No estado actual da fazenda publica no nosso paiz, justifica-se, em verdade, que a opinião se sobresalte á approximação de qualquer prenuncio de nova despesa; que se classifique de prejudicial ao thesouro o menor encargo novo com que este fique.

Mas se não combatemos, antes defendemos, esta orientação dos espiritos, não deixamos, todavia, de reco-

nhecer que ha casos em que é indispensavel que a preocupação da estricta economia se sobreponha a prudencia na resolução de graves questões financeiras, e em que as circumstancias forciam a que, mais uma vez, se arrisque algumas cifras para a salvação, ou pelo menos para a garantia de maior somma.

O tacto governativo, a intelligencia dirigente do estadista devem consistir em parar a força do golpe, em conseguir que este seja o mais leve possível, ou mesmo em desvial-o quanto o seu florete e a sua posição lh'o permittam.

N'esta esgrima, nos parece, não foram inhabeis os que assignaram o decreto que adeante publicamos na nossa parte official d'este numero.

Que o negocio das linhas de Salamanca foi sempre gravoso para o estado, que a aspiração da segunda cidade do reino de ter a sua linha ferrea ligada por leste com o centro da peninsula, de fazer constituir o seu porto o caes de embarque dos productos da fertil província salamanquina, que essa aspiração, diziamos, custou cara ao paiz e tem compromettido as finanças das principaes casas do norte; que esse arrojo não deu até hoje os resultados que se esperavam e com que a praça do Porto contava para compensar os seus sacrificios, é facto que não contestamos.

Mas que, chegada a situação ao ponto em que se acha, apurado como está, que a continuaçao da exploração d'aquella linha nas condições actuaes se tornava impossivel, abandonal-a, deixar sumir no despenhadeiro, empurrar mesmo para elle com o calcanhar das economias, todos os gastos que se tem feito, todos os desembolsos a que o Estado se tem prestado; ter a grande energia da inercia para cruzar os braços deante da avalanche que rolava, quando essa avalanche era constituída por quantiosas sommas do Estado, e pelo melhor dos captaes de uma das mais importantes praças portuguezas, não nos parece que fosse de boa administração.

E isto, note-se, se para ter mão na catastrophe fosse mister accumulator mais auxilios extraordinarios, avolumar por meio de novos emprestimos a conta já cresciada dos creditos do thesouro e pela forma que se tem empregado sempre com este e outros negócios, não mereceria a nossa approvação.

Mas o systema, pelo qual o governo resolveu a dificuldade, parece-nos o mais economico e não será difficult, cremos, que tão economico se torne que em nada sobrecarregue o thesouro.

Diante d'esta perspectiva qual deve ser a nossa posição e a de todos que, como o nosso jornal, se conservam estranhos ás luctas partidarias e sómente mirram ao bem do paiz?

Applaudir ou reprovar?

Que o novo desembolso do Estado não será grande, se algum fôr, é para nós convicção intima, baseada nos proprios argumentos dos que combatem o decreto de 5 do corrente.

Para elevar a perda annual a 500 contos, como bonita cifra de effeito, calcula-se, primeiro que tudo, o juro dos 5:300 contos adeantados do thesouro, pelos ministros anteriores. Ora, perguntamos: se o governo deixasse ir para as mãos do governo hespanhol, segundo a condição do caderno de encargos, a exploração das linhas, quem lhe pagaria aquele juro?

Logo, onde não ha esperanças de cobrança, não se pôde dizer que não a effectuar seja fazer uma despeza.

O deficit annual da exploração orçado em 50 contos é muito natural que desapareça por completo ou quasi.

Demos mesmo que os productos da exploração não subam rapidamente, como tudo nos faz esperar; uma linha de 305 kilometros, explorada isoladamente, obriga a um importante gasto de administração; mas se esta fôr englobada na de outra rête que já superintende em 340 kilometros, os gastos pouquissimo aumentam.

Ora para mais, no caso sujeito, temos a contar que a administração da rête de Salamanca fica a cargo de um funcionario zeloso, competentissimo e que tem conseguido administrar a rête do Minho e Douro com a maior economia, sem com isso prejudicar a sua exploração modello.

Ha a pagar 57 contos de diversas dívidas, e não será difícil conseguir diminuição nas verbas que as constituem ou o seu addiamento, no todo ou em parte, para epocha mais desafogada e em que o producto das linhas comece a ser mais remunerador.

E quanto perderia o Estado, em productos da exploração da linha do Douro, se a exploração de Salamanca se suspendesse?

Se tal succedesse, o governo hespanhol tomaria logo conta d'ella, mas, como não tem administração de linhas ferreas por sua conta, entregal-a-hia naturalmente (certamente, mesmo) á companhia do Norte de Hespanha, e esta, na justa defeza dos seus interesses proprios e dos do paiz, o primeiro acto que praticaria seria desviar *por completo* para os seus portos do Cantabrico todo o trafego que hoje vem, e promette vir mais, por Portugal.

Que perda presente e futura em resultados monetarios e em importancia commercial representaria para nós este desvio?

E' mais difícil calcular-lhe o alcance do que provar que a medida adoptada foi a unica prudente e de boa administração que nos podia garantir contra maiores prejuizos certos, n'um negocio que nasceu prejudicial e que só com o maior tino se conseguirá não se tornar mais prejudicial ainda.

D'este tino nos parece prova o decreto que põe em novo caminho a exploração da linha.



O estudo de tarifas

Dissémos no numero anterior, a propósito de reducção de tarifas, que o estudo superior d'estes complicados problemas está na sua infancia. Exaggerámos... na idade que lhe attribuimos.

Referimo-nos, bem entendido, aos estudos geraes que teem que ser feitos superiormente a todos os trabalhos que n'este genero preparam as direcções de cada uma das linhas ferreas.

Este trabalho, como o quizeramos organizado, regular, proveitoso, como é necessario, como é indispensavel que exista n'um paiz que pretende e precisa prosperar, des-

envolver as suas forças, aumentar os seus elementos de vida,—ainda está por nascer.

Existem elementos diversos para o constituir, competencias mais que sufficientes para o organizar, dedicações mais que provadas para o cuidar com esmero; todos esses elementos, todas essas competencias, todas essas dedicações se esterilisam pela má disposição do organismo, pela falta de homogeneidade de ideias, de orientação, de trabalho em bases seguras.

E de que não faltam esses elementos temos a prova na competencia e dedicação dos funcionários zelosos que, quer nas repartições respectivas do ministerio (1.^a e 2.^a), quer nos conselhos superiores de commercio e industria e de agricultura, quer ainda, fóra do domínio official, nas associações commerciaes, industriaes e agrícola de Lisboa e Porto, se ocupam com empenho de, cada um na sua esphera de acção, obviar á falta de um corpo organiado e unido, que se occupe d'este importante assumpto, reunindo o conselho e o parecer de todos para resolver com prestesa e competencia sobre elle, sem o embate de opiniões, sem as delongas derivadas da separação em varios grupos do que devia constituir um só.

Tambem dissémos que os pareceres, sobre tarifas, de pessoas interessadas em outra orbita de negocios, são prejudiciaes ao paiz.

Estas nossas duas theorias só são novas para os que não tenham lido os nossos artigos anteriores sobre este assumpto.

No n.^o 53 d'esta folha, do 1 de março de 1890, dissémos:

«Ora, submeter um assumpto que tão variadas exigencias, e ao mesmo tempo, tão amplas liberdades pôde ter, ao exame isolado dos diferentes corpos consultivos, cujos membros, muito competentes para apreciar os factos que se limitam á orbita da sua acção, nem sempre, ou raras vezes, estão habilitados a dar parecer sobre questões complexas, que d'essa orbita se afastam, affigura-se-nos apenas um meio de crear embaraços para a resolução da questão, dificuldades e por vezes desaires para os que n'esses pareceres teem que intervir, e em geral, um prejuizo para o publico, pela demora ou impossibilidade de gosar de uma tarifa reduzida para os transportes das suas mercadorias.»

No n.^o 71 do 1.^o de dezembro do mesmo anno confirmavamos á nossa ideia, repetindo:

«Não se pôde exigir que individuos, embora n'uma elevada posição na classe em que empregam a sua actividade, sejam competentes para organizar os mil complicados cálculos a que se subordinam as exigencias multiplas que teem por fim metter em regra interesses antagonicos, dos projectos de tarifas que são submettidos ao seu parecer.»

No n.^o 55 de 1 d'Abri do mesmo anno, exhortavamo o governo pela seguinte forma:

«Mas faça-se essa consulta por uma forma prática; regulamente-se o funcionamento d'essa corporação; forme-se um só conselho; tenha elle as reuniões precisas para resolver os assumptos; não se occupe d'outros n'essas reuniões; tenha um secretario que prepare rapidamente os estudos, e um relator que apresente parecer, e tudo correrá bem, sem dificuldades e sem prejuizo nem dos caminhos de ferro nem do publico.»

Já vêem os nossos leitores que não é nova no nosso jornal esta propaganda, como nova não era a ideia que exposémos em 1890, visto que o corpo consultivo a que nos referimos existe desde muito em França, com as atribuições que temos indicado.

E mais do que isso: esta proposta existe já no nosso paiz, ao que nos consta, n'um projecto de organisação dos caminhos de ferro do estado, documento que não conhecemos em detalhe, mas os nomes dos seus autores nos são segura garantia de que deve de estar cuidadosamente elaborado.

Está hoje à testa dos negócios das Obras Públicas um carácter mais que respeitável, um ministro trabalhador ilustrado e dedicado a bem servir o paiz.

Não será, por isso, tempo perdido chamar a sua atenção para a organisação d'um serviço de tanta importância como este.

Em quanto a uma réplica que nos foi dirigida, sobre o artigo do nosso numero passado, apenas percebemos que o seu autor, tomando a nuvem por Juno, pretende tirar desforço de umas supostas offensas pessoais, ou cousa parecida, que nunca houve da nossa parte.

Questão do sonho ou suggestão que não tentaremos decifrar porque somos leigos em assuntos *spiritistas*, e porque não é propria para tratar os uma gazeta dedicada modestamente á defesa de simples interesses materiaes.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas 10 de abril.

Acabam de ser enviadas do estrangeiro para este paiz consideraveis encomendas de ferro que estavam propostas a Wolverhampton e que não podiam ser aceites em virtude das dificuldades no aprovisionamento das hulhas.

Uma encomenda de 3:000 libras de ferro fabricado, principalmente em barras, foi recebido na Belgica. O comprador conta ganhar uma libra esterlina por tonelada comparativamente ao preço de Strafford.

*
Os trabalhos de rectificação da embocadura do Buppel, trabalhos de certa importância porque o valor da adjudicação se eleva a cerca de um milhão de francos, estão em boa via de execução.

As obras de dragagem para o canal navegavel, bem como as de construcção da ponte que fechará o novo dique, começaram ha vinte dias.

Foram tomadas todas as disposições para que a navegação seja o menos possível interrompida, para que se active a marcha dos trabalhos e se evitem os acidentes.

*
O porto de Gand toma, de anno para anno, um novo desenvolvimento.

Pela sua estatística vemos que em 1884 entraram ali 796 navios e vapores com um total de 254:094 tonelladas, em 1890, 952 com 427:351 e em 1891, 1:015 com 493:998 tonelladas.

A diferença em relação a 84 é, pois, de 219 navios e 239:904 tonelladas, ou seja quasi o duplo.

*
A comissão especial da camara belga aprovou por unanimidade o tratado de commercio e navegação, concluido em 24 do junho ultimo entre a Belgica e o Egypto.

*
O sr. ministro dos caminhos de ferro acaba de anunciar á camara que se estão elaborando novas tarifas para carregamentos completos, que darão grandes vantagens ás industrias carboniferas, metallurgicas, vidreiras e agricolas, especialmente á primeira que só á sua parte lucrará dois milhões dos dois milhões e meio a que se elevam as reduções.

As tarifas belgas não mais serão, portanto, superiores em caso algum ás tarifas francesas e allemãs, de penetração.

Tambem o ministro annunciou que o governo renunciou a aumentar os preços do transporte de passageiros.

*
Annunciou tambem o sr. ministro dos caminhos de ferro oficialmente á camara o resgate dos telephones pelo Estado, medida que, segundo declarou, se impunha em presença do prodigioso desenvolvimento que tomou este serviço.

O Estado conta entrar na posse, sem oposição, em 1.º de janeiro de 1893, dando desde logo uma grande extensão a este serviço em todo o paiz.

*
No tribunal de commercio de Bruxellas foi julgado ha dias um importante processo.

Os caminhos de ferro do Estado tinham uma tarifa especial, n.º 6, para mercadorias expedidas do interior do paiz para certas localidades, incluindo Bruxellas-Bassin, e destinadas á exportação por navios de alto mar.

Formou-se, porém, uma sociedade para estabelecer uma linha de navegação directa e regular entre Ternenzen e Londres, sendo as mercadorias procedentes das bacias de Mons e Charleroi, carregadas em Bruxellas em fragatas que as levam a Ternenzen, visto os navios não poderem, em virtude da sua grande tonelagem, penetrar até Bruxellas.

A companhia pretende agora ter direito a beneficiar da tarifa reduzida e pede ao tribunal de commercio que lhe appoie a sua pretensão. O Estado recusa-se a isso, pretextando que as fragatas não podem ser consideradas navios de alto mar, embora se dirijam a Ternenzen para seguir a via marítima, e que a accção deve ser recusada pelos perigos de fraudes durante o trasbordo.

*
O mesmo tribunal acaba de resolver que os jazigos de ardozia devem ser assimilados ás minas e que portanto as sociedades exploradoras estão sob a jurisdição dos tribunaes civis, embora tenham a forma de sociedades commerciales.

*
A adjudicação de material de caminhos de ferro prussianos, realizada em Colonia teve grande concorrência de propostas.

A offerta mais vantajosa para 100 eixos foi feita pela sociedade Baume et Marpent, a 45 marcos por peça entregue em Aix-la-Chapelle. O mesmo estabelecimento foi que fez a mais vantajosa offerta para 50 eixos com rodas ao preço de 255 marcos entregues no mesmo porto. As fabricas allemãs pediam por este ultimo lote 285 a 295 marcos, tomado na officina.

A. Urban.

Parte Official

Ministerio dos Negocios da Fazenda
Gabinete do ministro

Tendo subido á presença do meu governo a representação annexa, em que a companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares, arrendataria das linhas ferreas de Salamanca á fronteira de Portugal, expõe como, em consequencia da crise dos bancos da cidade do Porto, se encontra privada dos recursos indispensaveis para ocorrer aos *deficits* da exploração das mesmas linhas; allegando que a paralysação da exploração importaria não só a perda das quantias que ainda resta a receber do governo hespanhol, na importancia de 502:076 p 294 réis, bem como a rescisão da concessão para a qual teem sido feitos avultadíssimos sa-

críicos; e concluindo por pedir o embolso das garantias calculadas, a contar de 1886, na importancia de 978:989\$841 réis;

Considerando que estas garantias de juro, além de se poderem julgar obrigadas pelo pagamento do capital e dos juros dos adiantamentos feitos pelo governo ao syndicato portuense, constructor das linhas referidas, não estão ainda liquidadas por falta de apresentação das contas de construção;

Considerando, porém, que é obrigação indeclinável do governo empenhar todos os esforços para que não saia das mãos de uma companhia nacional a exploração das linhas de Salamanca á fronteira portuguesa, já pelos interesses publicos ligados a essa exploração, já pelas avultadas quantias desembolsadas pelo tesouro, e de que as referidas linhas são penhor;

Considerando, finalmente, que pelo que respeita á sua exploração, a linha da Barca d'Alva a Salamanca e o ramal de Villar Formoso são um prolongamento do caminho de ferro do Douro pertencente ao estado:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Em quanto o governo, no uso da auctorização concedida pelo artigo 15.º da lei de 26 de fevereiro de 1892 não ultimar o convenio para a liquidação da dívida do syndicato portuense ao tesouro, a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro superintenderá, de conta da companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares na exploração das linhas de Salamanca á fronteira portuguesa, sem que isso altere a existencia legal da mesma companhia, nem a vigencia dos contractos por ella celebrados.

Art. 2.º A direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro processará e liquidará as despezas, e arrecadará as receitas das linhas de Salamanca á fronteira portuguesa, solvendo os débitos que possam determinar suspensão da exploração das mesmas linhas, e usando da mais stricta economia na gerencia provisoria que lhe é confiada.

Art. 3.º Os desembolsos apurados nas liquidações mensais serão debitados, em conta especial, á companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares, ficando especialmente garantidos não só pelos créditos da companhia contra os bancos do Porto, por depósitos em conta corrente, como pelas sommas que a mesma companhia tem ainda a haver do governo hespanhol.

Os ministros e secretarios d'estado dos negócios da fazenda e das obras publicas, commercio e industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 5 de abril de 1892.—REI.—Joaquim Pedro de Oliveira Martins—Visconde de Chancelleiros.

N.º 195.—III.º e ex.º sr.—A criação da companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares, organizada por escriptura publica de 29 de novembro de 1889, aprovada por alvará regio de 4 de dezembro do mesmo anno, obedeceu ao disposto no artigo 1.º da lei de 29 de agosto de 1889.

Para os efeitos do § 1.º do artigo 1.º da citada lei, realizou a companhia o arrendamento das linhas de Salamanca á fronteira de Portugal por escriptura publica de 18 de abril de 1890.

A primeira serie de 1.000.000\$000 réis do capital em acções da companhia foi subscrita pelos bancos portuenses que haviam constituído o syndicato constructor das linhas ferreas de Salamanca á fronteira de Portugal, e por conta d'esta subscrição foi feita a chamada de 30 por cento, que se effectuou.

Dos 300.000\$000 réis, pois, cobrados, dispendeu-se até 29 de fevereiro passado:

Pago por conta da administração de Salamanca á fronteira de Portugal, despezas por ella feitas até á entrega das linhas a esta companhia.....	11:026\$674
Pago por despezas de installação e contribuição da companhia das docas.....	5:246\$319
Pago por diferença entre a despesa e receita das linhas do caminho de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal, desde 1 de maio de 1890 até 29 de fevereiro de 1892.....	75:541\$321
Pago por obras complementares e de consolidação das linhas de Salamanca á fronteira de Portugal:	
Em 1890.....	36:073\$125
Em 1891.....	24:456\$773
Em janeiro e fevereiro de 1892	3:671\$137
Pago por juros aos bancos por adiantamentos que estes haviam feito á companhia do caminho de ferro de Salamanca.....	65:096\$901
Diversas despezas a liquidar.....	34:817\$282
Resta, em poder dos subscriptores, á ordem da companhia, a quantia de.....	8:601\$103
Réis	99:670\$400
	300:000\$000

Esta quantia acha-se distribuida pela seguinte forma:

Banco Alliança	19:126\$800
Banco commercial.....	8:456\$000
Banco União	8:456\$000
Banco mercantil portuense.....	8:456\$000
Banco portuguez.....	10:856\$000
Banco commercio e industria.....	15:643\$600
Caixa filial do banco do Minho	800\$000
Nova companhia utilidade publica	8:456\$000
Henry Burnay & C.	16:620\$000
Dr. Lícino Pinto Leite.....	2:000\$000
Joaquim Pinto Leite & Filho, em liquidação	800\$000
Réis.....	99:670\$400

Os subscriptores «utilidade publica», «mercantil» e «commercio e industria», suspenderam pagamentos, e os restantes bancos subscriptores declararam peremptoriamente que, na presente occasião, não poderão honrar os cheques da companhia, sejam quaisquer forem as consequencias.

Os compromissos da companhia a que urge satisfazer imediatamente, são:

A' companhia dos wagons-lits.....	1:161\$416
A' companhia de Medina del Campo.....	8:227\$372
A' companhia da Beira Alta.....	1:024\$110
Aos fornecedores das linhas de Salamanca á fronteira de Portugal, por conta de novembro de 1891 a março de 1892.....	28:095\$786
Por conta da construção das linhas de Salamanca á fronteira de Portugal:	

Despezas de pleitos judiciais..	531\$870
Expropriação de terrenos.....	4:500\$000
Diferenças de cambios nos pagamentos a efectuar em França e Hespanha	5:031\$870
Réis.....	14:000\$000
	57:540\$544

Demonstrada, como fica, a impossibilidade em que se encontra a companhia de satisfazer aos seus credores, e sendo absolutamente indispensável evitar a ruina a que poderia dar causa qualquer procedimento violento contra ella, julgo do meu dever chamar a atenção de v. ex.º para assumpto de tamanha gravidade.

Se a administração das linhas de Salamanca á fronteira de Portugal deixar de estar em mãos portuguesas, interessadas no desenvolvimento da riqueza publica e no desafogo do tesouro, desde logo se terá vibrado o mais profundo golpe ás receitas da rede nacional dos caminhos de ferro do Minho e Douro, ao mesmo tempo que se terá cortado o prospero futuro prometido ao norte do paiz pelo porto de Leixões, em ligação directa com a Europa central.

Suspensos os pagamentos por parte d'esta companhia, tomará imediatamente conta das linhas de Salamanca á fronteira de Portugal o governo hespanhol, ficando ao mesmo tempo perdidas as seguintes sommas a cobrar do tesouro de Hespanha:

Resto do deposito de garantia feito pelo syndicato portuense para construção das linhas de Salamanca á fronteira de Portugal.....	290:000\$000
Resto da subvenção em dívida do governo hespanhol.....	203:076\$204
Restituição de direitos fiscais em deposito.....	9:000\$000
Réis	502:076\$294

Estes prejuízos, sem duvida de consideravel importancia, são todavia, de insignificante valor se os compararmos com as desastrosas consequencias que resultariam de ficar decepada a esperança de melhores tempos, até certo ponto assegurada por factos incontestaveis.

Tendo-se conseguido, depois de demoradas e difficeis negociações (pela oposição que a elles tentou fazer a direcção dos caminhos de ferro da Beira Alta), adoptar uma tarifa combinada entre a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro e as linhas de Salamanca á fronteira de Portugal, principiava a obter-se exactamente n'este momento uma parte dos beneficios da sua adopção.

A direcção dos caminhos de ferro do Douro não tem nem material para carregar, nem armazéns onde recolher o cereal hespanhol que está chegando para embarcar no rio Douro, e ignora, agora mesmo, o que devia fazer com as novas remessas, para as quais a companhia de Salamanca á fronteira de Portugal acaba de requisitar 100 wagons.

O movimento marítimo do porto de Leixões aumenta dia a dia, e se estivessem já adoptadas as providencias que esta companhia vem constantemente sollicitando do governo, pôde afirmar-se que, apesar da falta de um tratado de commercio com a Hespanha, todo o commercio da província de Salamanca e parte do das províncias de Valladolid, Avila e Caceres seria feito através de Portugal com notável vantagem para a cidade do Porto e sensível aumento na receita das linhas do Minho e Douro.

Estas asserções serão sem dúvida confirmadas pelos delegados quer no porto de Leixões, quer na administração das linhas do Minho e Douro, e esta companhia poderá provar que os esforços por ella empregados para: estabelecimento de facilidades e economia no embarque e desembarque de mercadorias no rio Douro, annullação de encargos sobre o transito, transporte de mercadorias, terrestre e marítimo, provisório, entre a alfandega e Leixões, boias de amarração n'este porto, iluminação, dragagens, pontes de descarga, etc.; tudo isto corresponde às instantes pretensões de armadores e carregadores hespanhóes, que desejam dar nova direcção à remessa dos productos que constituem o seu commercio, estabelecendo os primeiros nova estação para os seus barcos, em Leixões, e procurando os segundos pela via Porto o transporte mais económico.

Se o que tenho tido a honra de expôr a v. ex.^a é incontestável, como creio, o governo de Sua Magestade procurará forçosamente através de quaisquer dificuldades obstar á perda de tão valiosos elementos de riqueza, e, para isso, seria simplesmente necessário que fosse auctorizada a entrega por conta das subvenções em dívida das sommas relativamente pouco importantes, para pagamento do deficit da exploração das linhas de Salamanca á fronteira de Portugal.

A companhia de Salamanca á fronteira de Portugal é credora do tesouro português, por subvenções em dívida, desde 1886 até 30 de abril de 1890, por 461:489:841 réis.

A companhia das docas é credora até 31 de março igualmente e pelo mesmo título por 517:500:000 réis.

Como é possível que, por quaisquer circunstâncias, não possa ser paga, desde já, qualquer parcella da dívida do tesouro á companhia de Salamanca á fronteira de Portugal, e como outro tanto não pôde dar-se com esta companhia, peço licença para submeter á elevada apreciação de v. ex.^a a justiça com que lhe seria feito o pagamento das subvenções em dívida.

Para que a companhia fosse concedida a garantia de juro de 270:000:000 réis por anno, exigiu a lei de 29 de agosto de 1889:

1.^º Que a companhia se organisasse dentro de tres meses, a datar da publicação da mesma lei.

2.^º Que a companhia tomasse a seu cargo o pagamento do activo e passivo da companhia de Salamanca á fronteira de Portugal.

3.^º Que, finalmente, tomasse de arrendamento a exploração das linhas de Salamanca á Barca d'Alva e a Villar Formoso.

Ora a companhia cumpriu integralmente todas estas condições, não havendo por tanto motivo justificado para deixar de lhe serem pagas as annuidades em dívida.

A companhia não tomou conta ainda do porto de Leixões, mas d'esse facto, inteiramente independente do arrendamento das linhas de Salamanca á fronteira de Portugal, nenhum inconveniente resulta para o estado, pois que todas as obras a realizar tem de ser subvencionadas com a respectiva garantia de juro.

Deus guarde a v. ex.^a—Porto, 2 de abril de 1892.—III.^{mo} e ex.^{mo} sr. ministro e secretario d'estado das obras públicas, commercio e industria.—Lisboa.—O administrador delegado, *António Manuel Lopes Vieira de Castro*.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

2.^ª Repartição.—Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o aucto datado de 3 de março findo de exame e provas feitas ao viaducto das Fragas-Más no caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella, em consequencia da avaria que sofreu em 21 de outubro passado: ha por bem, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 31 de março proximo findo, aprovar o mencionado aucto e auctorizar o restabelecimento da circulação dos comboios sobre o referido viaducto.

Paço, em 5 de abril de 1892.—*Visconde de Chancelleiros*.

Para o director da 2.^ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Informando a commissão encarregada de proceder ao exame e provas da ponte de Asseca, no caminho de ferro de leste, que a mesma ponte se acha em circunstâncias de ser entregue á exploração: ha por bem Sua Magestade El-Rei auctorizar a abertura á exploração da referida ponte.

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

Paço, em 8 de abril de 1892.—*Visconde de Chancelleiros*.

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

Ministerio dos negócios da Marinha e Ultramar

7.^ª Repartição—Direcção Geral da contabilidade publica

Em conformidade com o artigo 44.^º do contracto de 14 de dezembro de 1883, aprovado por decreto com força de lei da mesma data, e comprindo o que dispõe o § 9.^º do artigo 1.^º da carta de lei de 30 de junho de 1891 e o artigo 15.^º do decreto da mesma data: hei por bem, tendo ouvido o conselho de ministros, ordenar que seja aberto no ministerio dos negócios da fazenda a favor do da marinha e ultramar, direcção geral do ultramar, um credito especial de 34:000:000 réis, destinados ao pagamento de despesas de exploração, conservação e conclusão de obras do caminho de ferro de Lourenço Marques, devendo o mesmo credito ser adicionado ao já inscripto na tabella da despesa extraordinaria do exercicio de 1891-1892, nos termos seguintes:

«Capítulo 5.^º—caminho de ferro de Lourenço Marques—despesas de exploração, conservação e conclusão de obras.»

Os ministros e secretarios d'estado dos negócios da fazenda, e dos da marinha e ultramar, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 7 de abril de 1892.—REI.—Joaquim Pedro de Oliveira Martins—Francisco Joaquim Ferreira do Amaral.

Tarifas de transporte

Bilhetes de assignatura na linha de Cintra e ramal de Cascaes

E' distribuida aos nossos assignantes, com o presente numero, a nova tarifa L. n.^o 2 da Companhia Real, que substitue a actual de bilhetes de assignatura na linha de Cintra e suas ampliações ao ramal de Cascaes.

Os preços foram remodelados, ficando mais elevados do que actualmente.

Em compensação, a reducção de preços para as crianças até 15 anos, que só existia em 1.^ª classe, é tornada extensiva á 2.^ª e 3.^ª, e a todos os percursos.

Outra reforma nas condições tornou a tarifa mais prática e util aos que não residem todo o anno nos pontos servidos por aquellas linhas e que, portanto, só desejam tomar bilhete de assignatura durante a época de verão; tal é a d'estes bilhetes serem validos desde o dia 1 de qualquer mez e não por semestres, desde janeiro ou julho, como actualmente.

Por ultimo foram suprimidos os coupons que o passageiro tinha que assignar e entregar em cada viagem, o que constitua um incommodo a que a nova tarifa não obriga.

Por esta, supondo que um passageiro com bilhete annual de 1.^ª classe entre Cintra ou Cascaes e Lisboa, effectua uma só viagem de ida e volta por dia, custar-lhe-ha esta apenas 200 réis, enquanto que o bilhete ordinario lhe custaria 960. Economisa assim, por anno, mais de 180:000 réis.

No mesmo caso, um passageiro com bilhete de assignatura de 2.^ª classe, entre Bellas ou Oeiras e Lisboa gasta por dia 116 réis, enquanto que em uma só viagem diaria gastaria pelo menos 600 réis, o que representa um gasto de menos 87:000 réis por semestre.

O monopólio da viação em Lisboa

E' um facto consumado!

Por determinação da camara municipal de Lisboa, em sessão de 7 do corrente e unicamente com o voto contrario dos srs. Germano Claro, Leão d'Oliveira, Cupertino Ribeiro e Teixeira Bastos, em todas as ruas, largos e praças de Lisboa, desde a mais vasta avenida até o mais acanhado beco, só é permitida a circulação de veículos de carreira pertencentes á companhia Carris. E isto embora ella não queira circular por esses

logares, embora ella em vez de alargar os seus serviços os reduza, condições que serão estabelecidas no contrato definitivo, que será tão bom, ou peior, do que o provisório.

Durante 15 anos não poderão circular na cidade senão os actuais carros, e durante um anno telos-hemos no estado actual visto que a companhia pelo § unico — e bem unico — da condição 11.^a é dispensada de os concertar, de os pintar e... até de os mandar varrer!

Basta-nos este commentario.

Não faremos mais, porque a publicação do contracto leva-nos muito espaço e não vale já a pena discutir o que está feito.

Os leitores verão por esses 16 artigos que a direcção da companhia foi cuidadosa em pedir todas quantas vantagens e garantias podia obter da camara. Applaudimos por isso a sua sollicitude, e sem a menor reserva, desejariamos que o serviço futuro dos seus carros, na cidade, justificasse os excepcionaes favores que da camara recebeu.

Condição 1.^a—Sobre cada carro que explorar a industria de viação de transportes em cummum, com a faculdade de parar na via publica para receber ou deixar passageiros, imporá a camara a taxa annual de quinhentos mil réis.

§ unico—São exceptuadas das disposições d'esta condição as empresas de viação que actualmente tenham contracto especial com a camara.

2.^a—No caso de a Companhia Carris de Ferro de Lisboa adquirir pelo menos nove decimas partes do total das empresas que exploram actualmente esta especie de viação na cidade, facultando á parte restante a sua aquisição nas mesmas condições por que tratou com as outras, a camara fará com a Companhia a seguinte avença: «A Companhia obriga-se a pagar á Camara ou quatro por cento da sua receita bruta, ou vinte e cinco por cento dos lucros líquidos, ou o minimo de doze contos de réis por anno.

§ 1.^a—Entende-se por lucros líquidos o que restar da receita bruta depois de deduzidas as despezas de exploração e de administração, as contribuições para o Estado e os encargos das obrigações, se as houver, ou de outros quaesquer titulos de dívida.

§ 2.^a—A opção da Camara para os quatro por cento da receita bruta só começará a vigorar a partir de 1 de janeiro de 1894.

3.^a—A liquidação e pagamento das importâncias referidas na condição anterior serão feitos mensalmente. Durante os annos de 1892 e 1893 a Companhia pagará á Camara a quantia de um conto de réis por mez, liquidando e pagando no fim do anno o que faltar para complemento dos vinte e cinco por cento dos lucros líquidos. A partir de 1 de janeiro de 1894 a Companhia pagará á Camara todos os mezes quatro por cento das suas receitas brutas, liquidando e pagando no fim do anno o que faltar para prefazer a importância de doze contos de réis, ou a importância de vinte e cinco por cento dos lucros líquidos. O pagamento relativo ao anno de 1892 entende-se só pelos mezes que decorrerem depois de posta em execução a postura a que se refere a condição 1.^a

4.^a—Para a conservação do pavimento das ruas, na parte a que se referem as condições 24.^a e 25.^a do contracto de 10 de abril de 1888—a Companhia obriga-se a pagar á Camara a quantia de doze contos de réis por anno. Este pagamento também será feito mensalmente.

5.^a—A importância liquidada em 31 de desembro de 1891 das despezas feitas pela Camara para conservação, reparação e construção de calçadas que estavam a cargo da Companhia, será paga no periodo maximo de seis annos, vencendo um juro á taxa do Banco de Portugal até integral pagamento. A liquidação d'esta importância será feita antes da assignatura do contrato definitivo.

§ unico—Durante os dois primeiros annos a Companhia poderá pagar o minimo de cinco contos de réis por anno, amortizando o resto nos ultimos quatro annos.

6.^a—Além das importâncias estipuladas nas condições 3.^a, 4.^a e 5.^a e enquanto elles estiverem em vigor, nenhum outro imposto municipal directo ou qualquer outra taxa poderá ser lançada á Companhia actualmente ou de futuro, ficando por esta forma substituídas todas as imposições que a Companhia paga, qualquer que seja a sua designação ou natureza.

7.^a—A Companhia não poderá, durante a vigencia do actual contracto, ter menor numero de carreiras do que tem actualmente e não poderá eximir-se a estabelecer novas carreiras para os pontos da cidade que actualmente são servidos por outras empresas de viação, quando a camara de acordo com a companhia reconhecer que são de utilidade publica.

8.^a—A Companhia obriga-se a manter bilhetes de assignatura pelos preços e nas condições que forem fixadas antes da assignatura definitiva d'este contracto por acordo com a Camara.

9.^a—As tarifas e horários serão estabelecidos antes da assignatura definitiva d'este contracto por acordo entre a Camara e a Companhia e nenhuma alterações lhe poderá de futura introduzir a Companhia sem consentimento escripto da Camara e sem prévio aviso publico, sob pena das multas combinadas no contracto de 10 de abril de 1888.

10.^a—No prazo de tres mezes a partir da vigencia da postura definida na condição 1.^a a Companhia obriga-se apresentar um plano geral das suas carreiras, dos seus horários e das suas tarifas, para ser sujeito á approvação da Camara.

11.^a—O material futuro ao servico da Companhia não poderá transitar nas ruas da cidade quando pelo menos não se ache no estado de commodidade, conservação e limpeza em que se apresenta actualmente.

§ unico. Depois da approvação d'este contracto a Camara concede á Companhia o prazo de um anno para explorar o material que tiver adquirido d'outras empresas, no estado em que o tenha recebido.

12.^a—Para fiscalizar a boa execução d'este contracto, e bem assim todos e quaesquer actos administrativos da Companhia, a Camara nomeará um commissario seu, o qual terá obrigação de assistir a todas as sessões da direcção e examinar toda a escripturação da Companhia.

Nas discussões da direcção poderá este commissario tomar parte com voto consultivo e podendo, com efeito suspensivo, recorrer para a Camara de todas as deliberações que involverem responsabilidades superiores a cincuenta contos de réis e com as quaes não esteja de acordo. O vencimento d'este commissario, pago pela Companhia, será igual ao vencimento de cada um dos seus directores.

13.^a—A duração do presente contracto é de quinze annos; a Camara não poderá deixar de exigir durante o mesmo prazo a taxa referida na condição 1.^a sem avença de nenhuma especie.

14.^a—Approvadas estas bases, e antes da assignatura do contracto definitivo, será o contracto de 10 de abril de 1888 modificado de harmonia com ellas, e bem assim modificados por acordo todos os demais pontos do mesmo contracto, que á mesma Camara ou á Companhia parecer conveniente.

15.^a—Pela falta de cumprimento de qualquer das condições d'este contracto a Companhia fica sujeita á multa de um conto de réis.

16.^a—Fica expressamente entendido que todas as obrigações e encargos contrahidos pela Companhia no presente contracto provisório só podem ser exigíveis depois da sua conversão em definitivo.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Temos presente o boletim estatístico n.^o 12 do conselho superior das alfandegas, relativo ao mez de dezembro de 1891 e que portanto reune todo aquelle anno comparado com o anno anterior.

Em lugar de nos limitarmos, como de costume, a dar o resumo comparativo dos valores do nosso movimento commercial por classes da pauta, visto que d'esta vez temos completo o periodo annual, faremos uma pequena analyse de cada uma d'essas classes de por si.

E' o seguinte o

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, nos annos de 1890 e 1891

VALORES EM MIL REÍS

Importação para consumo

	1890	1891
Animaes e seus productos.....	2.470:182	2.054:576
Lã e pellos	2.437:018	1.691:202
Seda	1.256:053	973:522
Algodão	3.475:948	3.062:782
Linho e seus congeneres	866:218	694:331
Madeira	4.228:806	4.096:182
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc..	3.973:449	3.777:175
Metaes	3.089:546	2.684:832
Substancias alimenticias	11.851:034	12.281:250
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	3.436:645	2.467:625
Diversas substancias e productos	4.189:194	4.065:206
Manufacturas diversas	2.926:304	2.337:806
Mercadorias livres de direitos	6.327:926	5.245:596
Taras	77:144	97:861
Somma	44.305:467	39.529:946
Ouro e prata em barra e em moeda	14.532:682	8.269:727
Total	58.837:849	47.799:673

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes e seus productos	261:423	247:329
Lã e pellos	203:727	220:928
Seda	26:987	22:670
Algodão	127:067	112:160
Linho e seus congeneres	16:812	22:024
Madeira	151:506	167:696
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc..	363:472	375:447
Metaes	179:787	211:703
Substancias alimenticias	14.237:155	14.390:131
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	142:092	160:242
Diversas substancias e productos	2.643:699	2.588:698
Manufacturas diversas	230:439	221:455
Mercadorias livres de direitos	2.954:375	2.637:847
Somma	21.538:543	21.378:330
Ouro e prata em barra e em moeda	10.538:826	29.803:648
Total	32.077:369	54.181:978

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação...	6.936:477	7.994:579
	Transito	3.498:521	2.499:143
	Somma	10.434:998	10.493:722
Ouro e prata em barra e em moeda	Reexportação...	-	93:604
	Transito	687:600	5.453:547
	Somma....	687:600	5.247:148
Total		11.122:598	15.740:870

Como se vê o nosso movimento commercial elevou-se durante os dois ultimos annos, excluido o ouro e prata em barra e em moeda, a:

76:279 contos em 1890
71:402 » 1891

4:877 » a menos em 1891, diferença que provém totalmente da diminuição na importação.

Buscando o detalhe d'esta diferença vemos que a classe 1.^a, animaes e seus productos, concorrem para elle com 416 contos, especialmente em gado vaccum (294) pelles e couros (145) havendo um aumento de 55 contos em oleos e gorduras.

Em lás e pellos houve diminuição de 446 contos, em tecidos de lã de varias especies, o que, sendo esta uma industria que bastante desenvolvida se acha entre nós, demonstra que vamos podendo prescindir de uma boa parte da importação estrangeira. Só n'esta classe a percentagem da diminuição é de cerca de 21 %, o qual é muito importante.

Em sedas diminuiu a importação 283 contos.

Em algodão houve uma entrada de menos 413 contos, proveniente de uma forte diminuição nos tecidos, tendo aumentado em 78 contos o fio simples cru e o tecido, que são tambem materias primas para as nossas industrias.

Nas lenhas tivemos diminuição de 172 contos e nas madeiras 132.

De mineraes, vidros e criystal, importámos menos 196 contos e 409 em metaes, notavelmente em ferro coado ou fundido do em bruto de que comprámos menos cerca de 2 mil tonelladas no valor de 174 contos. Importámos porém mais 110 contos em ferro estanhado, galvanizado, etc.

Nas substancias alimenticias aumentou 430 contos a nossa importação, pela entrada de mais 437 contos de trigo que pesaram 17:698 tonelladas.

Em machinas e instrumentos a diferença é das mais consideraveis, 969 contos; é para lastimar que só em machinas de vapor e industriaes diversas entrassem menos 570 contos, sendo o seu numero reduzido em 10:504, isto é 50 % do movimento em 1890, deficit que por certo a nossa industria não supriu.

Nas manufacturas diversas achamos a diferença a menos de 589 contos, em que o material de caminhos de ferro figura com 433, a mobilia com 41 e as quinquilherias com 40.

De mercadorias livres de direitos importámos a menos 1:082 contos, sobresahindo a lã em rama com 378, o algodão em caroço e em rama com 300, os barcos rebocadores com 149.

A exportação manteve-se a mesma em total, apenas com a diferença de 160 contos a menos.

Entre os augmentos e diminuições as mais notaveis são 32 contos a mais na classe VIII em prata em obra (9) ferro em obra (17) e diversos (17) 153 contos a mais em substancias alimenticias sobressaindo a sardinha em conserva (230 contos a mais) o figo secco (172 contos a menos) os vinhos (825 contos a mais) 317 contos a menos em mercadorias livres, taes como gado, cortiça, etc.

As receitas aduaneiras foram:

Em 1890.....18:414 contos
» 1891.....17:123 »

Excursão á peninsula

Os nove excursionistas que, segundo dissémos, vieram de França n'uma viagem circulatoria organisada pela *Agence des Voyages Economiques* visitar a nossa peninsula chegaram, conforme o programma, no dia 8 e retiraram no dia 11. Eram os seguintes: — madame Dauphin, mr. Bertiand, dr. Sandias e esposa, mr. Migeon, mr. Mangozie, mesdames D. Dazard, Boutier, Fleury e mr. Davidson, inspector da companhia.

Hospedaram-se no hotel Borges, o qual tomou contracto com a companhia franceza para receber aqui os seus viajantes.

Ao que nos consta os nossos visitantes sahiram encantados do nosso paiz.

Necrologia

Falleceu no dia 28 de março, em Madrid, o sr. D. Buenaventura Coca y Bochs, chefe do Trafego da companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante.

Era um antigo e digno empregado que, tanto n'aquella companhia como na extinta de Ciudad Real a Badajoz, prestou o melhor servico.

Damos os sentimentos a sua familia.

Os negocios da Companhia Real

Está já completo o conselho de administração com os representantes dos comités e estabelecimentos emissores estrangeiros, em conformidade com a resolução da assembléa geral de janeiro ultimo.

Os 6 representantes estrangeiros que, com os 12 portuguezes, formam o conselho, são os srs.: Heinrich Hohenemser, O. Danican Philidor, Kergall, Armand Ferré, barão Merck e Closon.

Os quatro primeiros ficaram fazendo parte da commissão delegada cujos tres membros portuguezes são, como dissémos, os srs. conde de Magalhães, Castro Guimarães e Victorino Vaz, sendo nomeado presidente o sr. conde de Magalhães e vice-presidente mr. Ferré.

Mr. Kergall é substituido, nas suas ausencias, pelo sr. barão de Merck, e os commissionados portuguezes pelo sr. conselheiro Carrilho.

Consta que foi já resolvido, em conselho de ministros, o pedido feito pela companhia dos caminhos de

ferro portuguezes, a que aqui já nos referimos, para que seja applicado ás receitas d'esta companhia a doutrina do artigo 38.^o do decreto de dezembro de 1864, que não permite serem penhorados o material fixo e circulante dos caminhos de ferro.

Carteira dos Accionistas

Companhia do Caminho de ferro de Puerto de Santa Maria a San Lucar de Barrameda

Em cumprimento do preceituado nos artigos 40.^o e 51.^o dos estatutos é convocada a assembléa geral d'esta companhia a reunir em sessão ordinaria no dia 28 do corrente mez pelas 2 horas da tarde, no escriptorio da Companhia, R. Victor Cordon 24. 1.^o afim de se discutir o relatorio da direcção e parecer do conselho fiscal, e proceder-se à eleição dos corpos gerentes.

Lisboa 7 de abril de 1892.

Companhia Portugueza Hygiene

Por ordem do ex.^{mo} sr. presidente da assembléa geral são convidados os srs. accionistas a reunirem-se em sessão ordinaria na noite de 28 do corrente pelas 8 horas no escriptorio da companhia, praça de D. Pedro, 59, 1.^o afim de se discutir o relatorio e conclusões da direcção e parecer do conselho fiscal, não se deliberando sobre a segunda proposta da direcção se o capital e o numero de accionistas se não acharem representados segundo preceitua o artigo 14.^o dos estatutos.

A escripturação pôde desde já ser examinada no escriptorio das 10 às 4 da tarde por todos os srs. accionistas, que quizerem usar d'este direito.

Lisboa 12 de abril de 1892.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de abril.

Por mais que isto possa surprehender os leitores, é certo comodo, que o acordo, cujas bases haviam sido estipuladas entre o sr. ministro da fazenda e os representantes dos portadores de titulos de dívida publica portugueza, não foi ainda tornado definitivo, parecendo que as exigencias dos *comités* vão muito mais longe do que seria lícito suppôr: avançando até a exigencia de uma fiscalisação demasiadamente directa sobre a arrecadação das receitas atribuidas ao pagamento dos encargos do convenio e do emprestimo a que elle se refere. N'esta ordem de ideias, que se não manifestam unicamente por parte dos crédores franceses, pois se generalisaram aos belgas, hollandezes e alemaes, tornou-se inevitável que um delegado do governo portuguez, de notoria respeitabilidade e auctoridade, fosse ao estrangeiro, afim de negociar directamente a conclusão do convenio em termos regulares e aceitaveis, desvanecendo quaesquer duvidas e apprehensões que por ventura possam ter influido no espirito da intransigencia que parece animar por tanto os nossos crédores. No primeiro momento fallou-se no sr. Burnay, que continuaria a ser o medianeiro perante os estrangeiros de todas as nossas questões financeiras. A opinião, porém, não pareceu satisfeita com esta indicação, julgando desairoso para o paiz, que em conjunctura tão melindrosa e tão grave, tratando-se dos mais palpitantes interesses da nação, não houvesse em Portugal um estadista que estivesse nas condições de o representar condignamente perante os *comités* estrangeiros. O governo achou tão justos e tão oportunos estes reparos, que para logo recorreu ao sr. Serpa Pimentel, antigo presidente do conselho, antigo ministro da fazenda e dos estrangeiros, publicista de certa nomeada, homem publico conhecido vantajosamente no estrangeiro, especialmente em Paris, onde já foi como negociador portuguez para o tratado do comércio, convidando-o a aceitar esta honrosa missão. O sr. Serpa Pimentel, por um acto de isenção patriotica, que seria injustiça não louvar, tomou a si o encargo e partiu no *sud-express* de quarta feira em direcção a Paris. Todos os nossos votos são pelo completo successo da missão do illustre estadista, não devendo comtudo occultar que no estado a que as cousas chegaram e sobre as quaes ninguem pôde já alimentar illusões, é pouco provavel que o sr. Serpa Pimentel, velho, enfraquecido, doente, sem energia para a luta, sem tenacidade para o trabalho, sem disposições, enfim, para uma defensa cuidadosa, habil e efficaz dos interesses portuguezes, consiga ser, n'este momento, o representante que mais convenha ao paiz. Talvez que o proprio sr. ministro da fazenda reunisse melhores condições para ir pessoalmente tratar no estrangeiro

do acordo com os crédores. O facto tem precedentes: — um antigo, o do sr. Fontes, outro recente, o do sr. Marianno de Carvalho.

*

A situação da praça do Porto continua no estado periclitante que assinalámos aos nossos leitores nos nossos dois ultimos boletins. Continuam os trabalhos para a projectada fusão dos bancos. O exame attento e demorado do estado das diversas casas bancarias tem originado revelações as mais imprevistas sobre o valor real das disponibilidades existentes. Causou muito boa impressão na praça o relatorio da gerencia do Banco Alliança expondo claramente e com uma minudencia, pouco vulgar em documentos d'esta ordem, o valor dos seus compromissos, encargos e responsabilidades e os elementos de que pôde dispôr para os satisfazer. Esta excepção á regra geral animou um pouco os interessados nos negócios bancarios. O auxilio prestado pelo governo ao chamado *Syndicato Salamanca*, cuja fallencia era, ao que se dizia, inevitável, animou um pouco a praça do Porto, porque pelo menos ficou addiada a solução definitiva da questão que mais tem affligido e sacrificado o commercio portuense. O acto do governo tem sido muito discutido, mostrando-se-lhe a opinião pouco favorável. E' certo, porém, que o governo, procedendo como procedeu, evitou um desastre financeiro, que, envolvendo todos os bancos do Porto e compromettendo outras fortunas pessoaes, teria as mais graves consequencias para todos.

A par das razões de conveniencia publica outras havia igualmente imperiosas e não era a menor de todas ellas a que derivava da situação especial creada para o estado pela sua qualidade de maior créder da companhia. Esta politica economica, que não agradou muito a certa escola de intransigencia que parece muito esperançada nos resultados d'uma perturbação e anarchisação geral, tem comtudo precedentes, aqui e no estrangeiro, de responsabilidade de situações politicas diversas, e defende-se com argumentos muito poderosos. A applicação, que está imminente, do artigo 38.^o da lei de 1864 sobre caminhos de ferro, à *Companhia Real* não é mais do que a applicação da mesma theory da intervenção, embora sob aspecto diferente.

*

Durante a quinzena, o nosso mercado monetario esteve um pouco mais animado, aumentando bastante as disponibilidades, o que indica que vai gradualmente desaparecendo o panico que determinou o retrahimento que até aqui tem sido um dos mais poderosos auxiliares da crise que ha um anno quasi, nos afflige. Os fundos do estado foram favorecidos pela melhoria do mercado. As acções do Banco de Portugal subiram bastante, tendo ganho na quinzena 24.000 reis, pois no principio do mez estavam a 102.000 reis. Continuou a chegar bastante papel cambial do Brazil sobre Londres. Apezar do cambio Rio-Londres continuar pouco favorável, é no entretanto aproveitado para transacções porque o estado do cambio Lisboa-Londres dá margem para alguma maior vantagem. O agio das libras regulou de 1.350 a 1.400 reis; o preço do cheque sobre Londres a 40 1/8, 40 3/8, sobre Paris de 700 a 710 dinheiro, e 760, 765 papel. As inscrições teem regulado de 35,90 a 36,30, as obrigações de 4 1/2 de 46.700 a 47.200, as obrigações predias de 6 p. c. a 86.000 reis. Soffreram uma ligeira alta as acções dos bancos e companhias. Esta semana é uma semana por assim dizer morta para as operações commerciaes, e por isso não podemos completar como desejavamos o quadro da situação financeira da praça, pois nos faltam elementos de confronto.

J. F.

Bolsa de Paris, 12 d'abril.

Desde o principio do mez a Renda francesa não tem cessado de subir, estando hoje a 97 fr. e sendo certo que subirá ainda, salvo casos extraordinarios.

Quer isto dizer que tudo vai pelo melhor na melhor das repúblicas? Infelizmente não; álem das inquietações naturaes creadas pelo elemento anarchista, e dos receios do 1.^o de maio, a questão religiosa, d'um lado, e os negócios de Dalhomed, do outro, deviam impressionar a bolsa, mas o dinheiro é tão abundante e os negócios tão raros que, apezar de tudo, o 3 % sóbe.

Convém dizer que as compras por conta das caixas economicas facilitam o trabalho dos compradores que não teem senão que embolsar, cada mez, os coupons e os reportes.

Como se sabe, na ultima liquidação, o unico valor que dependeu do reporte foi o Italiano e ainda este reporte foi apenas de 1 centimo.

Todas as tendencias do mercado são para alta, sendo de crer que no fim do mez o 3 % estará a não menos de 97,50 fr.

Grande movimento de fundos estrangeiros durante a quinzena. O Italiano, muito procurado em Berlim e Londres, subiu um ponto estando a 89,65 e 89,40 fr.

Os turcos, que tambem teem o seu syndicato, estão firmes a 19,80 e 19,75, o Turco, e 555 o banco Ottomano. Falla-se muito

n'uma operação que se faria proximamente, para a conversão dos diferentes tipos dos fundos Ottomanos.

O Exterior decahiu um pouco a 59; o Portuguez mais firme negocia-se a $27 \frac{1}{4}$; o annuncio do coupon de obrigações, mesmo com a reducção de 30 %, produziu um bom effeito, e não será para admirar que sobre este valor se crie em breve uma nova corrente de pedidos da parte do publico.

Os valores de banco estão geralmente pouco agitados; o Crédit Foncier a 1.185; o Banco de França 4.080; o de Paris apenas a 612; o Lyonnais a 758 e o d'Escompte a 150. Ultimamente houve boas compras do antigo Comptoir d'Escompte a 265 em virtude do annuncio da distribuição de 75 fr. por accão.

Os industriaes um pouco mais firmes; o Suez cujas receitas aumentam sempre, retomou cerca de 2.767; o Gaz cota-se a 1.400 ex-coupon.

As novas tarifas de grande velocidade, em vigor desde 1 do corrente, em nada modificaram a tendencia das accções das grandes companhias, cujos accionistas consideram os seus titulos tão fixos como as obrigações, o que será a verdade, menos para o Norte enquanto existirem a convenções de 1883.

O Norte manteve-se a 1.715, o Lyon a 1.475, o Orleans e o Oeste, ex-coupon, a 1.482 e 1.005 respectivamente.

O conselho de administração do Midi vae propôr á assembléa geral de 26 d'este mez o dividendo de 50 francos, dos quaes 40 já foram distribuidos. O saldo de 10 fr. será pago em julho conjuntamente com 15 fr. por conta de 1892.

Os caminhos de ferro estrangeiros, sem animação.

G. Tessard

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

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações	
		1892			1891			Totaes		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1892	1891	1892	1891		
COMPANHIA REAL													
Antiga rede e nova não garantida (1).....	de 19 25	Março	690	Réis 45.160:000	Réis 65:449	690	Réis 58.749:860	Réis 84:444	Réis 544.884:000	Réis 622.630:980	Réis -	Réis 77.716:980	(1) Compre-
	26 4	Abrial	"	49.370:000	74:530	"	52.734:690	76:296	594.254:000	675.365:670	-	84.444:670	hende as li-
Nova rede garantida (2).....	19 25	Março	334	3.260:000	9:760	468	3.580:000	21:309	46.575:000	37.800:000	8.775:000	-	nhas de Les-
	26 4	Abrial	"	3.400:000	10:479	"	2.970:000	17:678	49.975:000	40.770:000	9.205:000	-	te e Norte e
Sul e Sueste	11 17	Março	475	9.579:660	20:163	475	12.736:375	26:853	134.412:375	134.380:940	-	20.168:563	ramaes de
	18 24	"	"	43.081:050	27:539	"	44.374:670	30:672	147.493:425	169.152:640	-	21.659:483	Caceres e
Minho e Douro	8 14	Janeiro	340	8.067:254	27:727	340	8.863:605	26:068	16.140:274	17.939:348	-	1.449:044	da nova rede
	15 21	"	"	7.652:264	22:542	"	9.273:445	27:276	24.092:538	27.212:733	-	3.420:195	Cintra-Tor-
	22 28	"	"	6.583:404	49:362	"	6.484:505	19:075	25.245:194	27.254:949	-	2.309:725	res, ramal de
Beira Alta	12 18	Março	253	4.864:658	19:246	253	4.607:796	48:212	53.644:078	74.943:779	-	21.334:701	Cintura, ur-
	19 25	"	"	3.046:772	19:947	"	6.444:090	24:154	58.660:850	84.056:869	-	22.396:049	banca e Cas-
Nacional Vizeu.....	-	-	105	-	-	-	-	-	-	-	-	-	caes.
Guimarães	4 19	Março	34	745:495	24:044	34	803:200	23:623	9.067:844	8.338:470	729:374	-	(2) Compre-
	11 17	"	"	4.124:350	32:987	"	728:650	24:434	10.189:394	9.067:420	1.122:274	-	hende a linha
Norte de Hespanha..	11 17	Março	2803	Ps 4.443:743	445	2803	Ps 4.386:320	495	43.683:249	43.426:034	457:183	-	de Torres-Fi-
	18 24	"	"	4.145:005	408	"	4.374:004	490	14.828:225	14.800:035	28:490	-	gueira ramal
	25 31	"	"	4.063:087	379	"	4.306:340	466	15.891:342	16.406:346	-	245:034	de Alfarel-
Madrid—Zaragoza—	19 25	"	2672	827:644	304	2672	4.064:497	397	11.397:423	12.437:705	-	740:582	los, e Beira
Alicante.....	26 4	Abrial	"	860:887	322	"	4.058:564	400	12.258:010	13.196:266	-	938:256	Baixa.
Andaluzes.....	26 4	Março	894	287:784	322	894	299:330	335	2.424:264	2.380:755	43:509	-	
	19 25	"	"	486:492	209	"	260:489	294	2.973:244	3.180:342	-	207:434	
Almansa—Valencia—	-	-	460	-	-	460	-	-	-	-	-	-	
Tarragona.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Zafra a Huelva.....	19 25	Março	180	39.044	247	180	37:590	209	556:639	485:472	74:467	-	
	26 4	Abrial	"	40.774	222	"	43:299	240	597:440	528:473	68:937	-	

Livros sobre caminhos de ferro

A casa Baudry & C.^{ie}, de Paris, (rue des Saints-Pères, 15) enviou-nos o seu catalogo do anno corrente.

Esta casa é, como já aqui temos dito, editora de uma bibliotheca importantissima sobre todos os ramos scientificos, e especialmente no que se refere ás sciencias mathematicas, que mais interessam aos nossos leitores.

Persuadimo-nos, pois, de que a estes prestamos um serviço dando-lhes um extracto d'aquelle catalogo, na parte que se refere a caminhos de ferro, em que se encontram obras de grande valor sobre todos os assuntos que com este se relacionam.

Construction des chemins de fer.—Instructions pour la préparation des projets et la surveillance des travaux de construction de la plate-forme des chemins de fer, suivies de tables pour le calcul des courbes et pour l'évaluation des volumes des déblais et des remblais, par L. Partiot, inspecteur général des ponts et chaussées. 1 volume petit in-4^a, avec 8 planches et de nombreuses figures intercalées dans le texte, relié, 15 fr.

Tracé des chemins de fer, routes, canaux, tramways, etc. Études préliminaires, études définitives,—recherche et choix des matériaux de construction et de ballastage, par Em. Baudson, chef de section des travaux neufs au chemin de fer du Nord. 1 volume grand in-8^a, avec 4 planches et 95 figures intercalées dans le texte, 10 fr.

Traité complet des chemins de fer.—Historique et organisation financière, construction de la plate-forme, ouvrages d'art, voie, stations, signaux, matériel roulant, traction, exploitation, chemins de fer à voie étroite, tramways, par G. Humbert, ingénieur des ponts et chaussées. 3 volumes grand in-8, avec 700 figures dans le texte, 50 fr.

Superstructure.—Voie, gares et stations, signaux, par E. Deharme, ingénieur du service central de la Compagnie du Midi, professeur du cours de Chemins de fer à l'École centrale des Arts et Manufactures. 1 volume grand in-8 avec 310 figures dans le texte et 1 atlas in-4 de 75 planches doubles, 50 fr.

Les Chemins de fer à faible trafic, en France. Lignes secondaires des grands réseaux, chemins de fer d'intérêt local et tramways à vapeur. Établissement et exploitation, par A. Sampité, ingénieur des ponts et chaussées, sous-chef de l'exploitation des chemins de fer de l'État. 1 volume grand in-8^a et 1 atlas in-4^a de 16 planches, 15 fr.

Chemins de fer à voie de 0,60 centimètres.—Construction et exploitation. Voie, terrassements, ouvrages d'art, machines et matériel roulant, avec étude d'un tracé entre deux points donnés, par R. Tartary, conducteur des ponts et chaussées. 1 volume grand in-8^a, avec 97 figures dans le texte, 10 fr.

Chemins de fer à voie étroite.—Notes sur la construction des chemins de fer de Thessalie (voie de un mètre).—Description générale de la ligne.—Voie, plate-forme et dépendances.—Matériel fixe.—Gares et stations.—Bâtiments.—Ouvrages d'art.—Matériel roulant, par A. Hennebert, ingénieur en chef, directeur de la construction, et C. Abrami, ingenieur, chef du service technique. 1 volume in-4^a et 1 atlas de 124 planches, reliés, 60 fr.

Chemin de fer à crémaillère.—Monographie d'un chemin de fer routier à voie de 1 mètre à adhérence et à crémaillère, avec déclivités maxima de 02 millimètres et rayons minima de 30 mètres. (Chemin de fer de Saint-Gall à Gais), par Félix Martin, ingénieur en chef des ponts et chaussées, et L. Clarard, ingénieur des ponts et chaussées. 1 volume grand in-8^a, avec 2 planches, 2 fr. 50.

Chemins de fer secondaires.—Du régime des chemins de fer secondaires en France, par Félix Martin, ingénieur en chef des ponts et chaussées. 1 brochure grand in-8^a, 1 fr.

Tramways.—De la traction économique pour tramways urbains et régionaux, par W. R. Rowan, ingénieur civil. 1 volume in 4^a avec 29 figures dans le texte, 4 fr.

Moyens de transport, appliqués dans les mines, les usines et les travaux publics; voitures, tramways, chemins de fer, plans inclinés, trainage par câble et par chaîne, etc., organisation et matériel, par Evrard. 2 volumes in 8^a, avec 1 atlas de 123 planches in folio, contenant 1400 figures, 100 fr.

Traité général des tarifs de chemins de fer, contenant une étude spéciale des tarifs appliqués en Allemagne, Autriche-Hongrie, Suisse, Italie, France, Belgique, Hollande, Angleterre et Russie, par F. Ulrich, conseiller intime au ministère des Travaux publics de Berlin. Édition française revue et augmentée par l'auteur. 1 volume grand in-8^a, 16 fr.

Tarif des chemins de fer.—Tarifs paraboliques et hyperboliques. Nouvelle méthode d'unification des tarifs de chemins de fer différenciels, par J. Courau, ancien élève de l'école Polytechnique. 1 brochure in-8^a, 2 fr.

(Continua)

Uma nova linha na Suissa

Grindelwald e Zermatt são dois nomes que attrahem, pelo que se tem estabelecido uma rivalidade entre estas duas villas de touristes. Grindelwald ligou-se a Interlaken por um caminho de ferro; Zermatt fez o mesmo com Viége; Grindelwald está em perspectiva de ser tambem ligada por Lauterbrunnen ao cume da Jungfrau; Zermatt prepara-se para ter o seu caminho de ferro do Cervin. O caminho de ferro do Cervin offerece menos dificuldade de construcção que o da Jungfrau. A concessão pedida pelos herdeiros de MM. L. Heer Bétrix, de Bienna, e por M. X. Imfeld, engenheiro em Hottingen, visa a uma linha que se bifurca em dois troços, sendo uma d'acesso, um caminho de ferro que sóbe ao Gornergrat e o caminho de ferro de Monte Cervin (Matterhorn).

A linha d'acesso será a continuação natural da linha Viége-Zermatt; tem 2:000 metros, passa por Gorge e termina na estação «au Lac».

De Gorge um ramal de 700 metros conduzirá, por meio de uma reversão, a Moos, ponto de partida do caminho do Gornergrat.

Esta linha do Gornergrat divide-se em dois troços, o primeiro de 1:300^m movendo-se pelo sistema funicular do Salvatore, ao hotel de Riffel Alpe; o segundo desenvolve-se com uma rampa média de 19 p. c. e chega a Rothen-Baden, depois ás alturas escalvadas do Gornergrat.

O caminho de ferro do Cervin propriamente dito, que é o mais interessante, divide-se em tres secções.

A primeira no comprimento horizontal de 1:140 metros, com uma rampa média de 48 p. c., sistema do funicular do Salvatore, conduz da estação «au Lac» á estação Schafberg (2:320 metros). As carruagens encontram-se no meio do trajecto, onde os viajantes teem transbordo.

A segunda secção vae até a cabana de Whymper ao sopé do cone propriamente dito do Cervin. Comprimento horisontal: 4:550 metros; altura a ganhar 820; rampa média 18 p. c., via de cremalheira, com a electridade por força motriz.

Finalmente a ascenção do proprio Cervin. Nada de mais simples. Eis textualmente a mensagem do Conselho federal: «O comprimento horizontal será de 1:780 metros, a diferença de nível de 1:345 metros, a extensão, medida sobre a inclinação, de 2:230 metros e a rampa média de 75,5 p. c. Esta secção será construida como funicular de 0,88 de largura entre rails, com motor e transbordo no meio do comprimento do cabo. Serão tomadas medidas especiaes relativas á segurança de exploração, taes como aumento de elasticidade do cabo pelo emprego de cabos multiplos, freios novos, apparelhos reguladores de velocidade, escadas ao longo de toda a linha e nichos em intervallos approximados.

O traçado segue n'um caminho ligeiramente curvo na parte inferior, no sentido do plano vertical, a aresta nordeste do monte Cervin, approximando-se tanto da superficie superior quanto lhe permittam as condições de construcção e a temperatura.

A linha atinge a região do ponto mais elevado (metros 4:505) da aresta do vertice, que se estende quasi horizontalmente de leste a oeste, aproximadamente 20 metros abaixo do vertice.

Serão ahi collocadas galerias ao longo da aresta do vertice e preparados locaes para um buffet, para o pessoal de explorações, para os guias e algumas cabinas.

O orçamento monta a sete milhões.

O projecto de concessão submetido á assemblea federal comtem a disposição seguinte, tirada da concessão do caminho de ferro da Jungfrau: «O conselho

federal não dará a sua approvação para o caminho de ferro do monte Cervin senão quando tenha sido demonstrado por experiencias que a construcção e a exploração da linha não impliquem perigos excepcionaes para a vida e a saude humana.

Os omnibus de Paris

O numero total de passageiros transportados pelos omnibus de Paris foi em 1891 de.....	203.369.295
Em 1890.....	<u>189.228.364</u>

Tendo em 1891 de augmento..... 5.140.931

O numero de carreiras em 1891 foi de 221.659, sendo 608 por dia, produzindo uma receita bruta de francos 22.268.823,60, é uma média de 100.46 por cada carro e por dia.

O numero de carreiras dos tramways em 1891 foi de 94.823, sendo 260 por dia, produzindo uma receita bruta de 13.043.330,25 e uma média de 127,55 por carreira diaria.

Os resultados geraes do exercicio de 1891 pódem-se resumir na fórmula seguinte:

Receitas totaes.....	41.406.800
Despezas geraes.....	<u>36.886.239</u>

Diferença 4.520.561

O saldo de 1890 fôra de francos 11.265, que juntos com o producto liquido de 1891 dá um total de francos 4.531.826.

O dividendo da companhia foi de 45 francos por accão.

Linhos portuguezas

Lourenço Marques. — Diz o *Economista* com muita razão:

«De tempos a tempos noticiam os jornaes extrangeiros que a questão de caminho de ferro de Lourenço Marques, que está sujeita ao tribunal arbitral de Berne, foi resolvida contra Portugal.

Alguns jornaes portuguezes apressam-se a reproduzir tales notícias, sem sequer se lembrarem dos prazos e condições que foram sancionadas pelas nações interessadas no pleito, e que tantas vezes teem sido indicadas e explicadas.

O processo está ainda longe de ser resolvido. Os prazos estabelecidos no compromisso tomado, são, como não podiam deixar de ser, bastante longos, para poder dar tempo a que todos produzissem largamente os argumentos em que pôdem apoiar as suas reclamações e contestações.

Portugal ainda nem sequer apresentou a sua memoria que, como todos sabem, está sendo redigida pelo sr. conselheiro Pedro de Carvalho, e que pelo aturado esfundo que este distinto funcionario tem feito do assunto, deve ser um documento da maior valia e interesse.

Mas não se julgue que estamos em atraço na apresentação d'esta memoria.

Só ha poucos dias foram apresentadas as memorias sustentando as reclamações feitas pelos governos inglez e americano. Essas memorias teem de ser enviadas ao governo portuguez, que tem ainda, crêmos que tres mezes, para apresentar a sua memoria. Antes d'esse prazo com certeza será ella enviada para Berne.»

Elevador de Gaya. — Fez-se já o exame ás duas locomotivas da Empreza dos Elevadores de Gaya. Áquelle acto assistiram o sr. administrador do concelho e respectivo secretario sr. Augusto de Queiroz Rocha, bem como um official da administração e o engenheiro chefe da 1.^a secção da direcção das obras publicas do districto do Porto e fiscal dos geradores e recipientes de vapor, sr. Estevam Torres.

Foram consideradas estanques, com todas as formalidades da lei, as respectivas caldeiras.

Foi mandado afixar um letreiro indicando que a pressão de 11 kilogrammas não pôde ser excedida no uso d'esses geradores.

Urbana do Porto. — O snr. Hypolito de Baire, engenheiro e empreiteiro do tunnel da Ave Maria, pediu a concessão para construir a estação central do Porto, propondo formar uma parceria particular que tomará a responsabilidade dos encargos da construcção, dispensando o governo de mais dispendios, e obrigando-se a pagar-lhe em annuidades cerca de 400 contos já gastos na referida obra.

Diz-se que esta parceria já existe desde muito, da qual o snr. Baire tem sido apenas o representante, quer para a construcção do tunnel, quer para as obras do porto de Vianna, quer para o projecto da estação central do Porto, etc., e que a esse grupo financeiro pertencem os srs. Albinho Montenegro, Antonio Julio Machado, José Maria Ferreira, etc.

Direcção Fiscal. — Segundo dizem os collegas foi exonerado de director da primeira direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro o sr. engenheiro Cabral Couceiro, e nomeado para o substituir interinamente o sr. engenheiro de 1.^a classe Antonio Vasco da Gama Braga. Estes despachos ministeriales não vieram ainda no *Diário*.

Linhos hespanholas

Torralba a Soria. — Commentam muito em Soria a demora da inauguração d'este caminho de ferro, sendo pouco satisfactorias as razões que se apresentam para explicar esse facto.

Freio de vacuo automatico. — Foi concedido ás companhias hespanholas o prazo até 1 de julho proximo futuro, para a collocação de freios automaticos nos comboios de marcha superior a 50 kilometros.

De Malaga a Velez-Malaga. — Na sessão de 24 de março do congresso hespanhol foi lida u na proposta, auctorizando a construcção de um caminho de ferro de via reduzida entre Malaga e Velez-Malaga.

Questões de tarifas. — Segundo um collega de Madrid ha algumas divergencias, dentro do partido fusionista, na apreciação da modificação das tarifas de caminhos de ferro e não pouco desgosto entre o senado e o congresso, por este não ter comunicado áquelle os seus accordos sobre os orçamentos, para ir adeantando os trabalhos.

Calatayud-Teruel-Sagunto. — Esta linha vae começar a sua construcção com actividade pelo concessionario a quem foi cedida, sr. Compte, banqueiro de Paris. O engenheiro director, sr. Leslin, e o empreiteiro geral, sr. Mingaud, devem achar-se já em Hespanha. O sr. D. Raphael Monares foi nomeado representante da companhia.

Não se deve confiar, diz um collega hespanhol, na construcção d'esta importante linha, antes que a situação economica do paiz seja tal que não seja para receber os atraços por parte do governo no pagamento da subvenção.

Uma parte muito consideravel do capital para a construcção d'esta linha deve proceder da subvenção, e no estado actual do descredito do paiz será muito difícil levantar dinheiro sobre obrigações contrahidas pelo Estado.

A esta noticia do nosso collega de Barcelona *Industria e Invenciones*, oppõe-se outra da *Gaceta de los Caminos de Hierro*, de Madrid, que diz que se constituiu em Londres uma companhia intitulada — *Valencia and North Eastern of Spain Railway Company Limited*, — para construir esta linha, a qual se propõe para

muito em breve pedir a transferencia da concessão e desenvolver os trabalhos com grande actividade.

Os tramways em Sevilha. — A companhia ingleza dos tramways em Sevilha parece não ter tirado resultados satisfactorios da sua exploração, pois que os accionistas só receberam 4% dos seus desembolsos, pelo exercicio de 1891.

As receitas aumentaram em comparação ao anno anterior, porém as despezas excederam muito as d'esse anno, sendo o producto liquido de 1891 65:300 pesetas contra 71:300 em 1890.

Noguera-Pallaresa. — Sahiu publicado na *Gaceta* o decreto referente à approvação dos estudos e construção do caminho de ferro de Noguera-Pallaresa.

Contém as quatro condições seguintes:

1.^a Approva o projecto do caminho de ferro que, ligando em Lérida com os que a esta cidade asfuem e passando por Balaguer e Tremp, termina na entrada do tunnel internacional que ha de sair em França, pelo valle de Salat, com as sete condições indicadas no informe da junta consultiva de caminhos, canaes e portos, com data de 23 de julho ultimo.

2.^a Não se encetarão os trabalhos d'este caminho de ferro sem que se tenha aprovado os estudos das obras de defesa nacional.

3.^a Approvados estes, poderá começar-se o dito caminho de ferro.

4.^a O concessionario não executará obra alguma na terça parte da longitude total do projecto, sem que estejam totalmente terminados os trabalhos de defesa supra indicados.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

O comité de exploração technica dos caminhos de ferro aprovou um novo sistema para fechar as portinholas de carruagens de passageiros.

A nova fechadura consiste n'uma molla que funciona automaticamente, como todos os apparelos do seu genero, ao abrir ou fechar da porta, e de um ferrolho de segurança que se corre tanto pelo interior, como pelo exterior.

Um indicador mostra as palavras *aberto* ou *fechado*, segundo o estado em que a fechadura se encontra.

Alem d'isto a fechadura pôde abrir-se e fechar-se interiormente, o que evita aos passageiros o incommodo de abrir a corredia da portinhola.

Este util apparelo é de nós já immensamente conhecido, estando ha muitos annos em serviço em todas as carruagens da linha de Guimarães.

INGLATERRA

Entre as estações de Neasdew e Harrow, do caminho de ferro metropolitano de Londres, foi adoptada recentemente uma disposição que, depois das experiencias feitas, resolve o problema da suppressão do fumo das locomotivas á passagem pelos tunneis.

Entre os carris é collocada uma condução rectangular, tendo de distancia em distancia valvulas que se abrem da parte superior para a inferior. Esta condução que chega de um extremo ao outro do tunnel, fechada por um extremo, e pelo outro ligada a um fogão cuja tiragem pôde augmentar pela aspiração feita por um ventilador posto n'un ponto do percurso dos gazes.

Debaixo da machina ha uma especie de caixa aberta na parte inferior e que resvala livremente pela condução rectangular, sendo ligada por um tubo á caixa do fumo da machina. Uma valvula fecha a entrada do tubo e outra a entrada do cano ordinario da machina.

Uma pequena vareta, collocada debaixo da machina, opprime as valvulas de condução do fumo, obrigando-as a abrir-se, o seu comprimento dá lugar a que no momento em que uma das suas extremidades se separa de uma valvula, a outra valvula trabalha sobre a valvula seguinte.

Quando a machina entra no tunnel o machinista fecha a valvula do tubo ordinario e abre a do tubo inferior. Os productos da combustão penetram na caixa situada debaixo da machina e d'ali passam aos conductores d'onde são aspirados pelo ventilador no extremo da linha.

Como ha sempre uma valvula aberta, resulta que a expulsão do fumo é constante. Quando a machina sae do tunnel o machinista inverte o funcionamento das valvulas e a tiragem passa a tomar o seu curso natural.

SUISSA

O augmento de velocidade nos comboios e o emprego das machinas mais pezadas, obrigaram a companhia do sr. Gothard a reforçar a via. Actualmente emprega carris de cerca de 145 milímetros de altura, 130 de largura na base e 70 na cabeça, com o

pezo de 46 kilog. por metro corrente, nos grandes tunneis emprega materiaes ainda mais fortes, tendo os carris o pezo de 48 kilog. e mais dois millimetros de altura, para compensar o maior desgaste. As travessas são collocadas no espaço de 0^m,74, ou seja 16 por carril, teem um comprimento de 2^m,5 com um pezo de 66 kilog. cada uma.

A curta separação das travessas, e o conveniente reforço das eclisses dão á via a solidez necessaria, em vista do grande tráfego e das exigencias da circulação.

RUSSIA

As receitas totaes das rôdes russas em 1891 elevaram-se a 285.397.000 R. sendo 77.475.000 R. as linhas de exploração particular. O augmento de productos foi apenas de 1/2 % sobre 1890.

Mrs. Le Sueur e Paul Décauville, senadores que estão actualmente na Russia a sollicitar a concessão do caminho de ferro transsiberiano, não obtiveram resultado algum dos seus esforços, porque a opinião publica quer conservar um caracter verdadeiramente nacional n'esta empreza.

Esta noticia é confirmada por um despacho remettido de S. Petersburgo á *Volks-Zeitung* de Colonia.

ITALIA

Em 31 de dezembro a sociedade dos omnibus e tramways de Milão possuía 1:304 cavallos, avaliados em 366.15 liras cada um 71 omnibus, 216 tramways, 116 plataformas e 98 vehiculos diversos.

O resultado total foi de 3.815.869 liras, do qual deduzidas as despesas de 3.393.111 liras, ficam 422.758 de beneficio, que deu em resultado poderem distribuir 140 liras a cada uma das 3.000 acções.

As principaes linhas e seus rendimentos em liras, são:

Tramway de Milão-Monza (15 kilom.).....	208.982
Idem de Milão-Affori (4.5 kilom.).....	50.803
Idem de Milão-Corsico (6 kilom.).....	67.004
Idem do Interior de Milão (28 kilom.).....	2.343.801
Idem de Cintura (11,5 kilom.).....	415.783

Como se vê a que rendeu mais foi a do interior de Milão.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio e propostas apresentadas pelo Conselho de Administração

A' ASSEMBLÉA GERAL DO DIA 7, 9 E 16 DE JANEIRO

(Conclusão)

1.^a — A Assembléa reconhece a obrigaçao de pagar integralmente a sua dvida fluctuante, bem como as prestações de juros e as amortisações, vencidas e vincendas das suas obrigações.

2.^a — A Assembléa ratifica os contractos celebrados com as Companhias do Norte de Hespanha, de Madrid, Caceres e Portugal, do Oeste de Hespanha e do Grande Central Hespanhol, já aprovados ou auctorizados em sessão de 26 de junho ultimo; resolve que se inscreva no seu passivo a annuidade de 900.000 fr. necessaria para a effectividade d'esses contractos; e resolve mais auctorizar desde já o Conselho de Administração para no caso de não se executarem os mesmos contractos, poder dispôr da referida annuidade, celebrando com qualquer pessoa ou entidade outra transacção pela qual se consiga libertar a nossa Companhia das garantias dadas ás linhas de caminhos de ferro em Hespanha.

3.^a — É auctorizada a Administração da Companhia a realizar as operações necessarias, incluindo emissão de obrigações ou bonds para pagamento do seu passivo e conclusão das linhas ou trabalhos a seu cargo, sempre, porém, de modo que a 1.^a hypotheca sobre seus direitos e haveres actuaes nunca possa ser dada senão a estas operações, e fique, em todo o caso, servindo tambem de garantia á forma de pagamento que se determinar de suas responsabilidades vencidas n'esta data. E o rendimento liquido da Companhia, deduzido o encargo resultante d'estas operações, será aplicado ao pagamento do juro e amortisação das actuaes obrigações, e quando não chegue para completo pagamento do coupon, fica auctorizado o Conselho d'Administração a regular a forma da distribuição de acordo com a commissão representante dos portadores de obrigações.

4.^a — A Assembléa resolve que uma commissão, composta de dois delegados dos portadores de obrigações, de dois delegados, dos credores da dvida fluctuante, e de um membro do Conselho d'Administração, escolhido por este, seja encarregado de relatar ao Conselho de Administração tudo o que tiver por conveniente sobre o passivo da Companhia e seu pagamento.

5.^a — A Assembléa vota as seguintes alterações nos Estatutos: Substituído o 1.^o periodo do artigo 11 pelo seguinte:

«A Companhia é administrada por um Conselho de nove membros cuja maioria será composta de cidadãos portugueses, domiciliados em Portugal.»

E adicionar mais:

«Art. ... — Em quanto a Companhia não tiver pago a sua dívida fluctuante e se achar habilitada a satisfazer regularmente as prestações de juros e amortização das suas obrigações, funcionará uma comissão de sete membros nomeados pelos portadores de obrigações.

§ unico. — O Conselho de Administração não poderá, sem anuência d'esta Comissão, tomar resolução alguma sobre os assuntos seguintes:

1.^a) — Acquisição, construção, alienação ou arrendamento de qualquer caminho de ferro, estabelecimento ou empreza;

2.^a) — Novas concessões;

3.^a) — Prolongamento das actuais linhas;

4.^a) — Convênios com quaisquer empresas quando importarem pagamento de algum subsídio;

5.^a) — Emprestimos superiores a 100:000\$000 réis;

6.^a) — Novas emissões d'obrigações;

Art. ... — A Comissão dos portadores de obrigações ou qualquer dos seus membros, poderá assistir às sessões do Conselho de Administração, e fiscalizar a aplicação das receitas da Companhia;

Art. ... — Quando os portadores d'obrigações não nomearem a comissão que os represente, poderá o Conselho de Administração exercer livremente todas as suas atribuições incluindo as que vão indicadas no art....»

6.^a — O Conselho de Administração fica autorizado a aceitar quaisquer modificações que o Governo exija para aprovar estas alterações dos Estatutos.

Lisboa, 6 de Janeiro de 1892.

Resoluções tomadas pela assembléa geral extraordinaria, convocada para o dia 7 de janeiro de 1892, continuada nos dias 9 e 16 do mesmo mês.

1.^a) — A assembléa reconheceu a obrigação de pagar integralmente o passivo legítimo da Companhia salvo o resultado do exame pela Comissão dos credores encarregada de relatar ao Conselho de Administração sobre este assunto.

2.^a) — A assembléa resolveu que seja fixado em 6 o numero de membros da comissão encarregada de relatar ao Conselho de Administração tudo o que tiver por conveniente sobre o passivo da Companhia e seu pagamento, devendo ficar composta de um representante das obrigações de 4 1/2 %, outro das de 4 %, outro das de 3 %, e tres d'entre os portadores da dívida fluctuante, podendo os representantes dos obrigatários serem os respectivos estabelecimentos emissores ou comités respectivos, salvo sempre aos interessados o recurso ás acções nos tribunais competentes.

3.^a) — A assembléa autoriza o Conselho de Administração, d'acordo com os interessados, a estabelecer os prazos de comparecência e forma da eleição ou nomeação dos membros da Comissão a que se referem as resoluções precedentes.

4.^a) — A assembléa aprovou as seguintes alterações nos actuais estatutos.

ARTIGO 11.^a

A Companhia é administrada por um Conselho eleito pela Assembléa Geral e composta de 18 membros (dezoito) cuja maioria será de cidadãos portugueses domiciliados em Portugal, e sendo sempre, dos outros membros, 4 representantes dos obrigatários franceses e dois dos alemães, ou dos respectivos estabelecimentos emissores ou comités.

§ 1.^a) — Se forem eleitos os estabelecimentos emissores, poderão fazer-se representar cada um por um delegado e n'este caso a responsabilidade nunca poderá ser dos estabelecimentos.

§ 2.^a) — Dentro de 8 dias de sua nomeação cada administrador, incluindo os representantes dos obrigatários, deverá justificar a propriedade de 100 acções, que serão depositadas no cofre da Companhia e ficarão servindo de caução para todos os efeitos.

§ 3.^a) — Junto do Conselho d'Administração haverá um comissário regio nomeado pelo governo que terá voto consultivo e será retribuido como o forem os membros do Conselho.

§ unico — do actual artigo passa a ser o § 4.^a.

ARTIGO 29.^a (1.^o periodo)

A assembléa geral ordinaria compõe-se dos accionistas possuidores de cem ou mais acções depositadas nos termos dos estatutos.

(2.^o periodo)

As acções nominativas para darem direito aos seus possuidores a tomarem parte na assembléa geral deverão estar averbadas 15 dias (quinze) pelo menos antes do dia da 1.^o reunião, e as

acções ao portador, depositadas nos cofres que o anuncio de convocação designar, 8 dias (oito) antes da mesma data.

ARTIGO 33.^a (1.^o periodo)

As convocações serão anunciadas 15 dias pelo menos, antes, da reunião por anuncios insertos nas folhas periodicas designadas no artigo 9.^a

ARTIGO 43.^a (ultimo periodo)

No caso em que á primeira convocação não concorram accionistas que representem metade do capital social, será convocada, nos termos do artigo 33.^a, e com intervallo não inferior a 15 dias, uma segunda reunião e n'esta poderá a assembléa deliberar, qualquer que seja o capital representado, contanto que as deliberações sejam restrictas aos objectos para que tiver sido originariamente convocada, admittindo-se novos depósitos feitos 3 dias, pelo menos, antes da reunião.

5.^a) — A assembléa resolve que se proceda imediatamente á eleição dos mandatários que devem compôr o conselho d'administração.

6.^a) — A assembléa auctorisa o conselho d'administração a aceitar quaisquer modificações que o governo exija para aprovar as alterações dos estatutos contanto que essas modificações não alterem substancialmente a deliberação tomada pela assembléa.

7.^a) — A assembléa resolve que fique consignado na respectiva acta que o novo conselho d'administração apresentará o seu pedido de auctorizações para as medidas a tomar no mais curto prazo e com a maior urgencia á competente assembléa geral extraordinaria.

8.^a) — A assembléa resolveu que todas as propostas a apresentar á assembléa geral sejam acompanhadas do balanço geral da Companhia.

9.^a) — A assembléa resolveu que se elejam dois accionistas para poderem outhorgar ra escriptura da reforma dos estatutos, sendo eleitos para este fim os srs. conde de S. Januario e dr. Alves de Sá.

10.^a) — A assembléa, aceitando o pedido de exoneração do conselho de administração, elegeu por unanimidade e aclamação, nos termos das resoluções tomadas, os seguintes srs. accionistas:

Dr. Antonio Centeno.

Conselheiro Antonio Maria Pereira Carrilho.

Dr. Caetano Campos de Andrade.

Conde de Burnay.

Conde de Magalhães.

Dr. Francisco Teixeira de Queiroz.

João Anastacio de Carvalho.

Dr. Luiz Gonzaga dos Reis Torjal.

Dr. Manoel de Castro Guimarães.

Manoel José Monteiro.

Dr. Manoel Paes Villas Bôas.

Victorino Vaz Junior.

e resolveu se completasse o conselho com os representantes dos obrigatários e estabelecimentos emissores de obrigações da companhia pelo modo seguinte:

1 representante do comité dos portadores de obrigações da Companhia em Paris.

1 representante do comité dos portadores de obrigações da Companhia em Lyon.

1 representante do comité dos portadores de obrigações da Companhia em Berlim.

1 representante do Crédit Lyonnais.

1 representante da Société Lyonnaise.

1 representante do Bank für Handel und Industrie.

11.^a) — A assembléa elege por aclamação ao sr. Marquez de Fontes Pereira de Mello e João Lobo de Santiago Gouveia para substituirem os srs. conde de Valenças e João Baptista de Figueiredo, como vogaes do conselho fiscal, por terem estes ultimos senhores pedido a sua exoneração.

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Minho e Douro

Em virtude de aviso expedido pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, fica annullada, desde o dia 1 do proximo abril, a sua tarifa n.^o 11 de grande velocidade, combinada com a P. H. F. n.^o 2 de grande velocidade, d'estas linhas.

Mais avisa a mesma Companhia que, a contar d'esse dia, as remessas transportadas pela sua tarifa n.^o 21 § 1.^o de pequena velocidade, combinada com a P. E. F. n.^o 1 de pequena velocidade do Minho e Douro, só serão aceites de Portugal para França em porte a pagar.

Previne-se, portanto, o publico de que desde aquella data fica tambem annullada a tarifa P. H. F. n.^o 2 de grande velocidade d'estes caminhos de ferro, deixando por isso a estação do Porto de vender bilhetes de ida e volta para Bordeus e Paris, e

que as remessas expedidas do Porto para as estações das linhas Francezas, comprehendidas na tarifa P. E. F. n.º 1 de pequena velocidade, só serão aceites em porte a pagar.

Porto, 24 de março de 1892.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Restabelecido todo o serviço na linha de Salamanca á fronteira portugueza. Passageiros, bagagens e mercadorias circulam livremente.

O presente annula o aviso de 2 do corrente na parte que se refere a esta linha.

Lisboa, 4 de Abril de 1892.

Proibição de transportes de caça

Achando se disposto no § 4.º do art.º 131.º do Código Administrativo o seguinte:

“§ 4.º A caça, durante o tempo a que se refere o n.º 9.º do § 1.º será apprehendida nas ruas, estradas, caes, estações, mercados, lojas de viveres, casas de comida, hospedarias ou outros lugares publicos onde fôr encontrada, exposta à venda ou destinada a consumo, e será entregue aos asylos e casas de beneficencia havendo-os no concelho, e, não os havendo, será vendida, constituindo o seu producto receita municipal.”

Esta Companhia previne o publico que não recebe em estação alguma da sua rede expedições de caça morta durante o tempo defezo, e que não responde pelo valor da mesma caça quando por falta de declaração fôr apprehendida, ficando n'este ultimo caso os expedidores ou consignatarios responsaveis pela infracção e para com esta Companhia pelo debito que as remessas representarem.

Pelo que se refere ao concelho de Lisboa, a época da defesa da caça é desde 1 de Março a 15 d'Agosto e nos outros concelhos conforme as camaras municipaes determinarem.

Lisboa, 29 de Março de 1892.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Arrematação do restaurante da estação de Cintra e da venda d'agua, fructas e bolos na plataforma da mesma estação

Na estação de Santa Apolonia em Lisboa, secretaria da exploração d'estes caminhos de ferro, perante o sr. Engenheiro Chefe da Exploração e pela 1 hora da tarde do dia 28 de abril corrente, serão recebidas propostas para a arrematação do restaurante da estação de Cintra, comprehendendo a venda de agua, fructas e bolos na plataforma da mesma estação, desde 1 de Maio a 31 de Dezembro de 1892.

As condições para esta arrematação estão patentes na secretaria da Exploração todos os dias não sanctificados das 11 horas da manhã ás 4 da tarde e na estação de Cintra.

As propostas deverão ser redigidas pelo theor seguinte:

“O abaixo assignado propõe tomar de arrendamento desde um de maio até trinta e um de dezembro do corrente anno o restaurante da estação de Cintra e a venda d'agua, fructas e bolos na plataforma da mesma estação, segundo as condições patentes na secretaria da Exploração da Companhia, das quaes tomei pleno conhecimento, pela quantia de.... réis (por extenso) data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.”

As propostas devem ser dirigidas em carta fechada á secretaria da Exploração d'estes caminhos de ferro, na estação de Santa Apolonia em Lisboa, indicando exteriormente — Arrematação do restaurante de Cintra.

Lisboa, 11 de abril de 1892.

Concurso para o arrendamento de terrenos junto da estação d'Alcantara-Terra com serventia para a rua da Fabrica da Polvora.

Esta companhia recebe propostas até ao dia 28 d'abril pela 1 hora da tarde para o arrendamento de terrenos junto da estação d'Alcantara-Terra com a superficie de 2:242 metros quadrados, comprehendendo tres casas abarracadas e 2 predios, com serventia para a rua da Fabrica da Polvora.

As condições e planta para esta arrematação estão patentes na secretaria geral da Companhia, estação Central do Rocio onde podem ser consultadas todos os dias não sanctificados das 11 horas da manhã ás 4 da tarde.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao director geral da companhia, estação Central do Rocio e serão redigidas pelo theor seguinte: O abaixo assignado propõe tomar d'ar-

rendamento por um anno os terrenos e casas pertencentes á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, junto da estação d'Alcantara-Terra a que se refere o annuncio de 7 d'abril e segundo as condições patentes na secretaria geral da companhia, das quaes tomei pleno conhecimento, pela quantia de réis (por extenso); data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.

Não serão aceites as propostas que não sejam apresentadas n'estas condições.

Lisboa 7 d'abril de 1892.

Mercado de metaes

Preços correntes da casa Morrison Kekewich & C.º de Londres

Em 7 de abril

	obre	L.	S.	D.	L.	S.	D.
Barras do Chili,	armaz. Liverpool ton.	45	7	6 a	-	-	-
Chapas, rolos, etc., a bordo Londres	"	58	-	-	59	-	-
Best Selected	"	50	-	-	50	10	-
Estanho							
Barras ou lingotes ingl.	"	94	-	-	-	-	-
"	"	95	-	-	-	-	-
Straits	armaz.	90	12	6	-	-	-
Australian	"	90	15	-	-	-	-
Lata							
Charcoal I. C.	a bordo	caixa	-	13	6	-	18
Coke I. C.	"	"	-	12	9	-	14
Chumbo							
Lingotes	"	ton.	10	15	-	11	-
Chapas	"	"	12	-	-	-	-
Zinco							
Foreign brando	armaz.	"	22	5	-	22	10
Inglez	a bordo	"	22	15	-	23	-
" duro	"	"	16	10	-	16	15
Antimonio	"	"	46	-	-	-	-
Mercurio	armaz.	frasco	6	19	-	7	-
Ferro							
Escocia, ling. n.º 1	a bordo Glasgow	ton.	2	1	4	-	-
" 3	"	"	2	1	10	-	-
Cleveland	" 1	Middlesb.	1	16	2	-	-
" 3	"	"	1	13	8	-	-
Gales	barras	Gales	6	-	-	6	5
"	"	Londres	6	5	-	6	10
Escocia	"	Glasgow	6	2	6	-	-
Staffordshire	"	Londres	6	10	-	6	15
Belgica	"	"	5	-	-	5	5
Suecia	"	"	8	12	6	8	17
Arame	"	"	7	10	-	8	-
Arco	"	"	8	5	-	8	10
Chapa	"	"	6	10	-	6	15
Placas	"	"	7	10	-	7	15
Chapa galv. 20 g.	"	"	11	10	-	12	-
" 24 g.	"	"	12	-	-	12	10

Preços da casa Harrington & C.º, Liverpool

Em 1 de abril

39 a 39 1/8

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS Recommendées

Lisboa.—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.

Lisboa.—Edwards Brothers—rua dos Fanqueiros, 30.

Lisboa.—Rodolfo Reck—rua dos Douradores, 21.

Lisboa.—Carlos C. Dias—vinhos, fructas, e outras commissões,—rua do Jardim do Regedor, 35.

Hendaya.—Soubré—agent international.

Valencia d'Alcantara.—D. Laureano Fernandez.—Agente commercial e aduaneiro.

Londres.—Fernando Demolder—21 Gt. St. Helens.

Santarem.—José F. Canha.

Hambourg.—Augusto Blumenthal.

Praga, (Bohemia).—Arthur Gobiet—Karolinenthal.

Bruxellas.—P. Willemin—Avenida Louise, 217.

Madrid.—Cesar Féreal—Echegaray, 15 pral.

Manchester.—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.

Liverpool.—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.

Porto.—Augusto Laverré—rua de S. Francisco.

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Machinas a vapor, transmissões, rodas hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

FUNDIÇÃO DO OURO

Vende tambem uma **Perchêa**, um **Batane** e uma **Tezoura grande**, proprias para uma fabrica de lanifícios, todas novas. Vende igualmente uma machina lithographica, sistema **Allouzé**. Tambem vende uma serra mecanica de fita, propria para serrar vigas de flandres. Porto, 24 de dezembro de 1891.

O gerente da Nova Companhia da Fundição do Ouro, **Luiz Ferreira de Souza Cruz**.

HENRI Mommens

159, RUE ROYALE, BRUXELLAS

BILHETES PARA CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAIS
em papel e cartão de todos os sistemas e formatos

PREÇOS INFERIORES AO DE TODAS AS DEMAIS FABRICAS
FORNECEDOR DE MAIS DE 200 COMPANHIAS DA EUROPA

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Propulsão e locomoção por meio da electricidade

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

SOCIEDADE ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

MALINES

DIRIGIR-SE AOS SRS. ADMINISTRADORES DA SOCIEDADE

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

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA

MALINES — Belgica

CONSTRUÇÕES EM TODO O GÉNERO

Escriptorio: Rua de José Estevão, n.º 11, 1.º

LISBOA

Encarrega-se de todo o género de construções por empreitada ou administração.

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

Rua de José Estevão, 11, 1.º



SOCIEDADE ANONYMA

DAS

Officinas de construcção de La Meuse, em Liège (Belgica)

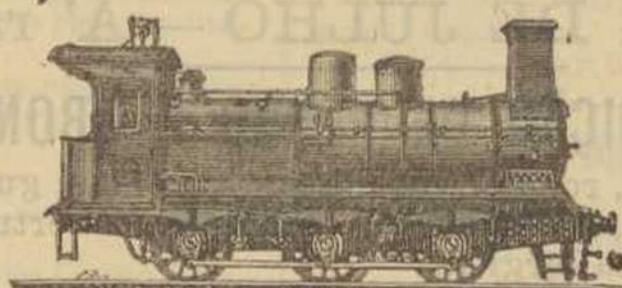
Material de guerra para engenharia e artilharia

LOCOMOTIVAS

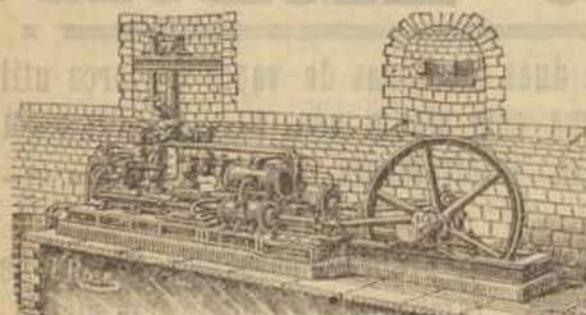
de todas as forças, desde 3 até 50 toneladas para vias normaes e reduzidas.

Machinas de vapor aperfeiçoadas, para illuminação electrica, moinhos, fabricas de gelo, fiação etc.

Machinas do sistema Compound, de dupla e triplice expansão, privilegiadas.



Locomotivas de 40 toneladas

Machina de esgoto subterrânea
Sistema Compound, privilegiado

Tubos fundidos verticalmente.

Bombas a vapor para poços

Machinas alimentares.

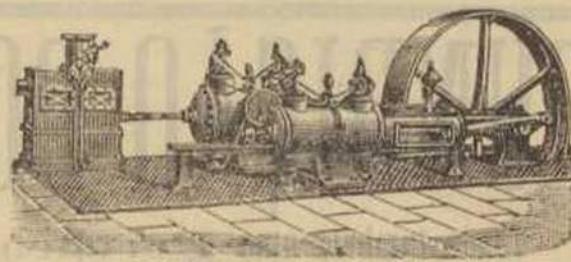
ESTALEIRO NAVAL

Barcos. Rebocadores. Dragas.

Turbinas do sistema MAHLER

Peças de fundição de todas as classes

Peças de caldeiraria de todas as qualidades

DIRECTOR-GERENTE**M. FR. TIMMERMANS****ENGENHEIRO**Grua hidráulica com cavalete
em uso no porto de AntwerpiaMachina motora sistema
Compound, privilegiado**Machinas para a Metallurgia**

Machinas sopradoras. Apparelos para aquecer o ar. Bombas de serviço. Motores e apparelos para laminadores. Convertidores. Gruas hidráulicas. Bombas de pressão etc.

MACHINAS ELEVADORAS

para

AGUAS NAS CIDADES**PREMIO DE HONRA** no Grande Concurso Internacional das Sciencias e da Industria de Bruxellas, 1888.**MEDALHA DE OURO** na Exposição de Paris de 1889.

Dirigir as cartas e telegrammas: CHANTIERS MEUSE, (LIEGE) — A. B. C. CODE USED, 1883

AUGUSTO BLUMENTHAL**HAMBURGO****VAPORES DIRECTOS**

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Malaga, Cartagena, Alicante, Valência, Tarragona e Barcelona (Sevilha e Almeria, via Cadiz)

Expedições para Gibraltar

Tanger, Safi, Larache,

Rabat, Casablanca, Mazagão e Mogador

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA--SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras

E' bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço pelo que todos os viajantes os preferem

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

Porto, Elvas, Badajoz,

Valencia d'Alcantara, e todas as estações
do caminho de ferro até Madrid**AGENTES**

EM LISBOA

Ernesto GeorgeR. da Prata, 8, 2.^o

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal—HAMBURGO

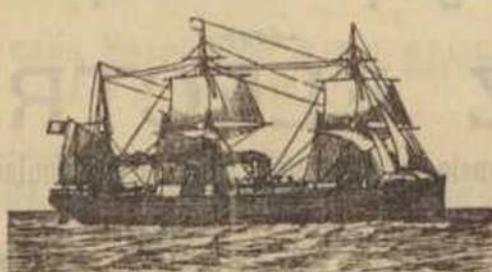
EM MADRID

Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)

**A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL**

Em 25 de abril o paquete «LA PLATA», para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,

fazendo escala por Las Palmas

Sahirá o paquete «TAGOS» esperado em 23 de abril
para Southampton e Antwerpia

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

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

AGENTESEm Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.^a—R. dos Capelistas, 31, I.^oNo Porto:—W. C. TAIT & C.^a—Rua dos Ingleses, 23, I.^o



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linhas de Lisboa-Cintra-Torres Vedras e Urbana, Ramais de Santa Apolónia a Benfica e de Cascaes

TARIFA ESPECIAL L. N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

Desde 20 d'Abrial de 1892

BILHETES DE ASSIGNATURA

PREÇOS

Entre Lisboa (Central do Rocio, Alcantara-Terra ou Alcantara-Mar) e as estações abaixo indicadas	SEIS MEZES			UM ANNO		
	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe
Queluz-Bellas ou Oeiras.....	285000	215000	145000	425000	315500	215000
Cintra ou Cascaes.....	485000	365000	245000	725000	545000	365000

N. B. — As creanças até 15 anos de idade gozam do abatimento de 30 por cento sobre os preços supra. Os bilhetes para a linha de Cintra não são validos para o Ramal de Cascaes e os d'este Ramal não são igualmente validos para aquella linha.

CONDIÇÕES

1.º As assignaturas só começam no dia 1 de cada mês, devendo ser requisitadas com 8 dias de antecedencia, em qualquer das estações de Lisboa (Rocio, Alcantara-Terra e Alcantara-Mar) ou nas de Cintra, Cascaes, Queluz-Bellas e Oeiras, nos impressos que para esse fim, se acham à disposição do publico nas referidas estações. A esta requisição juntará o assignante uma photographia sua, medindo 0,º037 de altura por 0,º032 de largura, despedida do cartão, photographia que será collada ao respectivo bilhete e devidamente carimbada pela Companhia.

2.º O preço da assignatura é pago adiantadamente e sempre por completo. Cada assignante depositará, no acto de requisitar o bilhete, a quantia de 1:000 réis como garantia de que torna a requisição efectiva e de que restituirá o bilhete logo que finde o seu prazo de validade. Este depósito ser-lhe-ha devolvido na estação em que o tenha efectuado, em troca do bilhete, dentro dos 8 dias do termo da assignatura. Findo este prazo perde o direito ao depósito. As requisições serão assignadas pelos interessados. Sendo estes menores, os seus pais ou tutores assignar-as-hão também, sendo analphabetos, as requisições serão assignadas por 2 testemunhas idoneas aceites pela Companhia.

3.º O bilhete de assignatura é absolutamente pessoal e intransmissível. Não terá valor algum quando não traga a photographia do assignante e quando por este não esteja assignado.

§ 4.º Dando-se o caso de qualquer pessoa, que não seja o proprio assignante, fazer uso ou tentar fazer uso d'esses bilhetes, será o bilhete cassado pelos agentes da Companhia, e em seguida annullado, isto sem prejuizo do processo a seguir contra os autores e cumplices d'esta fraude ou tentativa de fraude.

ARQUIVO



§ 2.^o Havendo perda ou extravio do bilhete, deve o assignante comunicá-lo imediatamente ao chefe de Fiscalização e Estatística da Companhia, Lisboa (Caes dos Soldados). O bilhete destinado a substituir o que foi perdido, só será entregue ao assignante 8 dias depois da recepção da referida comunicação, prazo indispensável para se averiguar seguramente se o primeiro não anda em mãos estranhas. Querendo viajar enquanto não possue novo bilhete, o assignante pagará as suas passagens por inteiro, e sobre elas, não terá direito a restituição alguma nem a perdas e danos.

4.^a Os bilhetes de assignatura são validos de e para todas as estações de Lisboa (Rocio, Alcantara-Terra ou Alcantara-Mar) e para as que se achem comprehendidas entre estas e aquella para onde fôr tomada a assignatura, porem unicamente para os comboios ordinarios do serviço publico, que conduzam carruagens das classes correspondentes ou inferiores ás que os mesmos bilhetes mencionam. O assignante tem, pois o direito de tomar ou deixar os citados comboios em qualquer das estações comprehendidas no trajecto indicado no seu bilhete.

§ unico.— Será annullado o bilhete de qualquer assignante, que tente utilisá-lo ou o utilize em percurso que não seja o mesmo que o bilhete indica, revertendo o seu custo a favor da Companhia e perdendo o assignante, portanto, todos os direitos e regalias adquiridas pela compra do bilhete. Comtudo o assignante que pretender seguir para além do ponto extremo que abranja o itinerario indicado no seu bilhete, poderá fazê-lo sempre que avise o revisor do comboio antes de chegar á estação a que se destina, pagando então o complemento de taxa como se fosse munido de bilhete ordinario.

5.^a Se o assignante fôr encontrado em carruagem de classe superior á designada no seu bilhete, pagará o preço inteiro do lugar que fôr ocupando desde a origem do comboio até onde se apeie, a não ser que previamente haja avisado o revisor, pois que, n'este caso, terá que satisfazer, apenas a diferença, segundo as tarifas applicaveis, entre os preços do logar ocupado e d'aquelle que corresponder ás indicações do bilhete.

Quando, porem, o assignante fôr obrigado, por falta de logares, a tomar carruagem de classe inferior á do seu bilhete, não terá direito a reembolso ou indemnisação alguma.

6.^a A edade das creanças, que queiram utilisar-se das vantagens especiaes que esta tarifa lhes concede, tem que ser comprovada por certidão authentica, que se juntará á respectiva requisição do bilhete.

7.^a Não se concede transporte gratuito de bagagens. Os assignantes só poderão transportar gratuitamente consigo os volumes que tragam nas carruagens e que possam caber no espaço para esse fim reservado a cada logar.

8.^a O assignante compromette-se formalmente:

- 1.^a A não se constituir recoveiro em prejuizo da Companhia, transportando como bagagem sua, objectos pertencentes a terceiros;
- 2.^a A não produzir sob pretexto de quaesquer prejuizos, reclamação alguma contra a Companhia por motivo de demora, paragem ou interrupção na circulação da linha, mudança de serviço, diminuição no numero de comboios e falta de logares nas carruagens;
- 3.^a A apresentar, a pedido dos empregados da Companhia e toda a vez que estes lho exijam, o seu bilhete, do qual sempre será portador quando queira utilisá-lo; e a reproduzir a sua assignatura quando os mesmos empregados o requeiram. E quando aquella apresentação não tenha logar, será o assignante, para todos os efeitos, considerado como passageiro sem bilhete;
- 4.^a A devolver á Companhia o seu bilhete; logo que d'este termine o prazo de validade.

9.^a A falta, casual ou forçada, de utilisação do bilhete não constitue o assignante nem os seus sucessores e herdeiros, no direito de reclamar indemnisação, ou compensação alguma à Companhia, particularmente dando-se extravio do bilhete, doença, impedimento ou morte do assignante.

Em caso algum, portanto, poderá o assignante, quem o represente ou quem lhe succeda, reclamar o valor total ou parcial da assignatura, cujo preço, uma vez pago, pertence de direito e para todos os efeitos á Companhia.

10.^a Em tudo que não seja contrario ás disposições da presente, ficam em vigor as condições da Tarifa Geral e da Tarifa C. n.^o 1 (Ramal de Cascaes), conforme o percurso em que a applicação de qualquer d'ellas seja bem cabida.

11.^a Ficam nullas: a Tarifa C. T. n.^o 1 de grande velocidade, de 29 de Dezembro de 1890 e a tarifa provisória de bilhetes de assignatura no Ramal de Cascaes de 31 de Maio de 1891, bem como qualquer supplemento d'esta sem prejuizo dos direitos adquiridos pelos assignantes actuaes, cujos bilhetes serão validos até expiração dos respectivos prazos.

Lisboa, 12 de Abril de 1892.

O Director Geral da Companhia

M. Afonso d'Espregueira