

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas

Proprietario director: **L. DE MENDONÇA E COSTA**—Engenheiro consultor: **C. XAVIER CORDEIRO**
Redactores: em Madrid, **D. Juan de Bona**; Em Bruxellas, **Alb. Urban**, Engenheiro

REDACÇÃO—Conde Barão, 91—LISBOA

Annexo d'este numero

Rosto e indice do 5.º anno

SUMMARIO

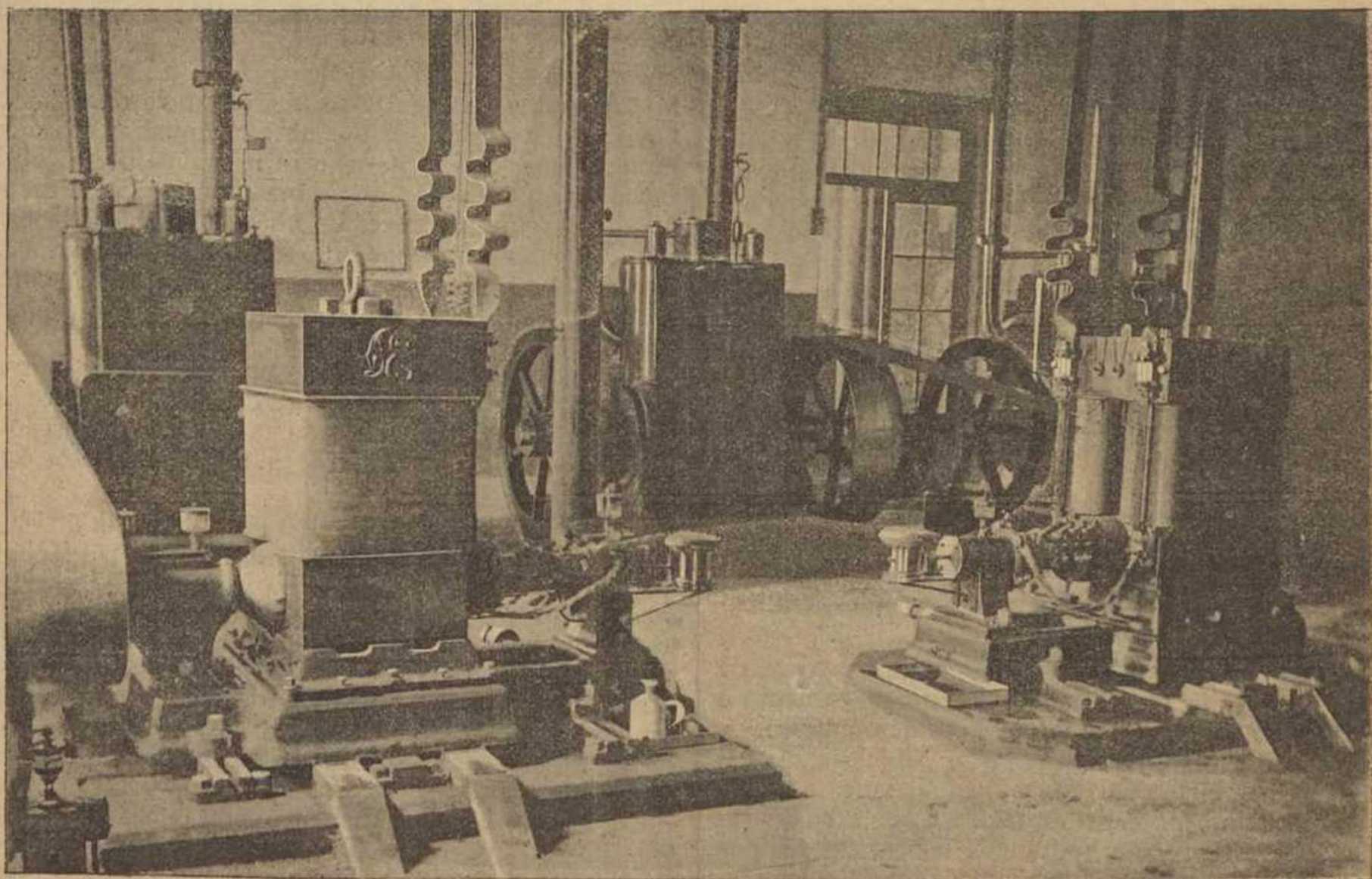
Estação central de luz electrica na cidade do Porto (illustrado).
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Parte official.—Portarias de 3, 14 e 30 de dezembro. Quadros organicos da 1.ª e da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.
Tarifas de transporte.
Contractos de transporte.

Notas de viagem. — IX — Até Salamanca.
Os negocios da companhia real.
Carteira dos accionistas.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Maior e menor cotação mensal e annual em 1892, dos titulos de caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes, nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Publicações recebidas.
Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo.
Linhas portuguezas. — Mondego — Mormugão — Sociedade de Geographia.
Linhas hespanholas. — Sul de Hespanha — Canfranc — Norte — Martorell a Igualada — Linares a Almeria — De Valdepenas a Calzada.
Linhas estrangeiras. — França — Russia — Suissa — Turquia — Transvaal.
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. Continuação do relatorio.
Avisos de serviço.
Arrematações.
Agencias de transportes recomendadas.
Agenda do viajante.
Anuncios.

Estação central de luz electrica na cidade do Porto

De ha muito que desejavamos dar aos nossos leitores uma noticia detalhada sobre a installação de luz electrica na cidade do Porto, tendo-nos, no entanto, abtido de o fazer, por desejarmos colligir todos os dados necessarios sobre essa installação, dados que hoje completamente possuímos, e que vamos publicar com o interesse que nos merece uma obra de tanta importancia.

E fazemol'o perfeitamente satisfeitos não só por termos a certeza que os resultados obtidos no funcionamento d'esse machinismo tem sido excellentes, como tambem por sermos como que instigados pela imprensa estrangeira, a qual repetidas vezes se tem referido á installação alludida, tecendo-lhe os maiores elogios.



SALA DAS MACHINAS

A instalação da estação central de luz electrica no Porto pôde ser considerada como uma obra nacional, pois foi planeada e executada pelo distincto engenheiro o sr. F. Baerlein, residente entre nós ha muitissimos annos, com consultorio de engenharia civil e mechanica na rua da Prata, 40, 2.^o

Todos os planos foram feitos em Lisboa, sob a direcção d'este bem conhecido engenheiro, assim como a instalação dosapparelhos no local respectivo.

Como quasi todas as instalações d'esta importancia, esta precisou de apparelhos de construcção muito especiaes, tendo sido os desenhos para todas as machinas e apparelhos, á excepção de um ou outro de menor importancia, feitos especialmente em Lisboa pelo sr. F. Baerlein, e com tanto cuidado e conhecimento de causa, que o conjuncto da obra é citado na imprensa estrangeira como um modelo no seu genero.

A execução dos instrumentos e apparelhos foi feita em parte em Manchester e uma muito importante parte d'ella nas officinas em Lisboa pertencentes ao sr. Baerlein, hoje denominadas «Fabrica Central», já bem conhecidas entre nós pela excellencia dos seus productos.

Limitar-nos-hemos á descripção technica d'esta obra, e não entraremos em considerações commerciaes sobre a empresa, a qual, graças a uma boa direcção, se acha n'um estado bastante prospero.

Começando a descripção, precisamos considerar primeiro a posição da estação na cidade. E' evidente que instalações d'este genero devem ser tanto quanto possível perto dos grandes centros commerciaes; para esse fim foi escolhido um terreno entre as ruas de Passos Manuel e de Santo Antonio.

Já pela carestia dos terrenos n'este local, já pela difficuldade de os obter, era muito importante arranjar tudo de fôrma que fosse economisado o maior espaço possível, tendo sido feito n'este sentido quanto se podia esperar, dispondo-se ao mesmo tempo o machinismo de modo tal que o serviço fosse comodo, posto que concentrado sobre pouco terreno, existindo, porém, amplo espaço entre as varias machinas e apparelhos, para facil manobra.

O edificio em si é dividido em tres partes, sendo a primeira e a segunda de um só pavimento respectivamente para escriptorios (hoje aproveitada para augmento da instalação) e casa das caldeiras; a terceira parte é dividida em dois andares, estando collocadas no rez-do-chão as machinas a vapor, dynamos e apparelhos mais importantes de distribuição, e no primeiro andar uma pequena officina de reparações, depositos, escriptorio do engenheiro com sala de instrumentos, etc.

Todo o edificio é construido de granito.

A casa das caldeiras contém hoje dois excellentes geradores, dispondo ainda de espaço para mais um.

As caldeiras são feitas inteiramente d'aço, do systema locomotiva modificado, fornecendo vapor para uma força de trezentos cavallos effectivos; a pressão regular com que as caldeiras trabalham é de $6\frac{2}{3}$ kilos por centimetro quadrado, tendo sido experimentadas ao dobro d'esta pressão.

As caldeiras são muito grandes, pesando o corpo de cada uma perto de 12:000 kilos. O seu comprimento é de 5^m,86, contendo 71 tubos de 76^{mm} de diametro. A altura das caldeiras é de 3^m,64. Estas caldeiras são splendidamente feitas e acabadas, sendo, tanto a chapa da frente, como a da caixa de fogo e a dos tubos, viradas por meio de pressão hydraulica, e constituidas por uma só chapa; a cravação é feita igualmente por pressão hydraulica.

As armações das caldeiras são de qualidade muito

superior ás que se costumam ver, e feitas para darem maior segurança. Cada caldeira tem uma valvula de segurança quadrupla de pesos inertes, e mais uma valvula dupla, systema de mola, estando fechada á chave, mas disposta de fôrma tal que se pôde sempre experimentar se está em bom funcionamento.

Para evitar o perigo de agua baixa, contém cada caixa um disco fuzivel, e além d'isto um apito de signal, o qual, quando a agua chega a uma baixa fôra do regular, dá alarme, antes de se derreter o disco fuzivel da caixa de fogo (o que iria immediatamente apagal-o). O apito de signal está tambem fechado com chave de modo tal, que o fogueiro não pôde encobrir qualquer desleixo seu, perante os seus superiores.

Além d'estas armações especiaes, teem as caldeiras as usuaes, taes como níveis d'agua, manometros, torneiras de descarga, valvulas d'alimentação, sendo estas ultimas providas de um regulador independente para cada caldeira. Em diversos sitios estão collocadas tampas para limpeza, tanto da caixa de fogo, como do corpo da caldeira. A alimentação d'agua para as caldeiras pôde ser feita com agua fria, por meio de injectores Giffar automatico, para cada uma d'ellas, ou então com agua fria ou quente, por meio de uma bomba de alimentação a vapor, que descreveremos mais adiante.

Estas caldeiras estão excellentemente montadas para permittirem a sua livre expansão, (facto aliás muitas vezes dispensado, apesar de ser universalmente conhecida a sua grande importancia principalmente para as caldeiras de alta pressão) tendo para esse fim toda a tubagem que liga a caldeira, seja com o que fôr, arranjada, ou com juntas de expansão ou com uma disposição especial de tubagem, de modo que nenhum damno pôde ser causado nas juntas dos tubos, caso a caldeira se desloque 50^{mm}, o que é mais do que o dobro da expansão que ellas costumam ter. A caixa de fogo, em lugar de assentar directamente sobre o massame, é collocada sobre quatro rolos, que giram sobre uma base de ferro fundido, fixa sobre a caixa do cinzeiro.

Esta caixa, pela parte de traz da caldeira, assenta sobre uma base de ferro fundido, pela qual passa o fumo, em lugar de ser por uma chaminé, como é costume; o fumo e os gazes seguem para conductas subterraneas, sendo levados para uma chaminé de 35 metros de altura acima do nivel do chão. Os registros estão contidos na mesma base de ferro que supporta a caixa de fumo, tendo correntes que communicam com a frente das caldeiras, de modo que o fogueiro pôde regular-os sem sahir do seu lugar.

As caldeiras tambem estão providas de tiragem artificial, para ajudar a natural da chaminé, caso seja preciso repentinamente augmentar a producção de vapor, o que, n'este ramo de industria, ás vezes é necessario.

Considerando que entre nós as caldeiras, apesar de apparelhos caros, e sobretudo perigosos, são tratadas em geral com pouco cuidado, destaca-se bem o trabalho do Sr. Baerlein, que evidentemente considerou todas as minucias que poderiam influir no bom funcionamento e boa conservação, resolvendo este problema difficil de uma maneira brilhante, mostrando tambem que estudou a fundo os defeitos dos nossos fogueiros, conseguindo, com os meios de verificação que lhes deu, facilitar-lhes todo o serviço.

Caso elles saíam no mais pequeno ponto fôra das regras do serviço, o que, diga-se aqui á parte, está bem claramente descripto em taboletas affixadas nas respectivas officinas com indicações especiaes para cada um dos empregados, não poderão occultar os seus desleixos

aos seus superiores, para estes poderem julgar o melhor remedio a dar no momento, e ficarem conhecendo o valor do seu empregado.

Na casa das caldeiras acha-se ainda um grande esquentador d'agua, d'uma construcção nova. O pequeno espaço e a limitada quantidade d'agua á disposição não permitem trabalhar com machinas a vapor de condensação, e é n'este esquentador que se aproveita o vapor sahido das machinas, para aquecer e purificar a agua de alimentação para as caldeiras.

Tem este esquentador triplice circulação d'agua e aquece a acima de 120° e em certos casos mesmo mais; emfim, aproveita quasi todo o calor do vapor sahido das machinas, sem, comtudo, causar a minima contrapressão sobre o pistão da machina; ao mesmo tempo separa das aguas de alimentação grande parte de sedimentos duros, pesados e leves, permitindo a sua construcção ao mesmo tempo a maior facilidade na limpeza.

Este genero de esquentadores tem sido já executado em diversos tamanhos pela Fabrica Central para outros estabelecimentos industriaes, dando em alguns casos economia de 25 % no combustivel. É uma peça formidavel com perto de 4 metros d'altura, munida de todos os aperfeiçoamentos desejaveis, contendo 40 tubos de latão de 50^{mm} de diametro, um tubo de ferro de 280^{mm}, e outro ainda do mesmo metal com 65^{mm}, valvulas para poder deixar passar o vapor sahido das machinas e a agua de alimentação, pelo esquentador ou por fóra d'elle, podendo fazer-se esta mudança mesmo durante o trabalho, sem parar um momento. Reconhece-se a importancia d'este aparelho quando se considera que n'elle fica a maior parte das impurezas das aguas, sem entrarem nas caldeiras, que a limpeza d'estas ás vezes leva bastante tempo a fazer-se, e que o serviço da estação por modo algum póde ser interrompido; a agua de alimentação é levada para este esquentador por meio de uma bomba de alimentação vulgarmente chamada *burrinho*, o que permite assegurar o regulamento de uma alimentação constante, um dos grandes segredos do trabalho economico das caldeiras a vapor. O *burrinho* recebe o vapor directamente das caldeiras, e é independente de qualquer outro machinismo, tendo os dois embolos com as respectivas manivellas a 90° graus, não tendo por isso a bomba ponto morto; os pistões para agua tambem são dois, construidos de bronze; as valvulas, tambem de bronze, estão arranjadas de modo tal que a inspecção e a limpeza se tornam muito faceis.

Como já acima ficou dito, cada caldeira está provida de um Giffar automatico que faz com que as caldeiras não tenham necessidade de parar, ainda mesmo que a bomba se desarranje por qualquer motivo.

Entrando na sala das machinas, propriamente dita, o visitante fica surprehendido pela belleza do machinismo e pela sua organização. Para darmos uma idéa aos nossos leitores da vista que ella nos apresenta, mandámos executar em similigravura, um dos mais modernos processos adoptados em Bruxellas pelo nosso collega *L'Industrie*, a Fig. 1, a qual representa o conjunto d'essa installação.

(Continúa).

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 1 de janeiro de 1893.

Na noite de 17 para 18 de dezembro, á meia noite em ponto, o serviço central telegraphico de Bruxellas foi transferido definitivamente da gare do Norte para o novo *hôtel des postes*.

A estação telegraphica da gare do Norte fica sendo uma estação auxiliar.

*

A Companhia do caminho de ferro *Grand Central Belge* publicou dois avisos, pelo primeiro dos quaes a tarifa geral applicavel ás mercadorias a transportar entre as estações belgas do *Grand Central*, incluindo *Vireux* e *Givet*, de um lado, e as estações neerlandezas da mesma rede, incluindo *Aix-la-Chapelle*, do outro lado, soffreu consideraveis modificações, a partir do 1.º de janeiro.

O segundo dispõe que, desde a mesma data, as expedições a effectuar por caminho de ferro para o estrangeiro deverão ser acompanhadas de cartas de porte do modello prescripto pela convenção de Berne, de 14 d'outubro de 1890, para o transporte de mercadorias.

*

A comissão de Bruges porto de mar, conduzida pelo representante M. Visart, visitou no dia 15 de dezembro o ministro da agricultura, afim de se informar em que altura se acham os projectos d'installações maritimas de Bruges. O ministro disse aos visitantes que as plantas estavam em estudo, promettendo-lhes que antes de tres mezes seria tomada uma decisão.

*

Annuncia-se que, em consequencia de medidas tomadas pelo governo dos Estados-Unidos contra a immigração, a *Red Star Line* supprimiu as partidas de quarta feira, de Antuerpia para New-York, e reduziu o seu serviço para Philadelphia.

Ha pois só uma partida de tres em tres semanas. Depois do 1.º de janeiro a companhia só transportará os passageiros de 1.ª e 2.ª classes, supprimindo o serviço da 3.ª classe.

*

As exportações de New-York, de 1.º de janeiro a 15 de dezembro de 1892, elevaram-se a 343.983:372 galões de petroleo refinado, sendo 22.564:551 para Antuerpia, contra 325.518:277 galões, dos quaes 17.978:455 para Antuerpia, em 1891 no mesmo periodo.

*

Os deputados por Bruxellas resolveram sollicitar uma audiencia aos ministros das finanças e das obras publicas, para saber quaes as suas intenções na questão das installações maritimas da capital.

*

Os adherentes á Exposição de Bruxellas reuniram-se no dia 15 de dezembro, no *Crédit Général de Belgique*, assistindo á reunião os srs. conde Adrien d'Oultremont, administrador, e d'Aoust, director do *Crédit Général*.

A assembléa decidiu que convinha perseverar em laborar no espirito de paz e de concordia que sempre a animou, e, por conseguinte, organizar a Exposição de Bruxellas em 1895.

A assembléa nomeou uma comissão cujo fim é de proceder á constituição da sociedade encarregada de organizar as diversas exposições internacionaes especiaes que estão projectadas.

*

A folha official de Sofia publicou, com data de 21 de dezembro, um decreto, assignado pelo principe Fernando, sancionando o estabelecimento de um banco bulgaro-belga.

Este estabelecimento financeiro tomará o titulo de *Banque Générale de Bulgarie* e terá um capital-acções de 5 milhões de francos.

A sua actividade será applicada aos negocios bancarios propriamente ditos, e ás operações hypothecarias.

*

No dia 28 de dezembro houve um conselho de ministros para examinar a situação em que fica a Belgica em consequencia da regeição do accordo commercial franco-suiço.

Os leitores sabem que esta regeição affecta, por tabella, os interesses da Belgica, cuja situação em face á França, é parallela á da Suissa.

Asseguram-me que os ministros não tomaram resolução immediata, mas que continuam preocupando-se activamente com a questão.

Sob proposta de M. de Reuzis, apoiada por M. Montefiore, a Conferencia monetaria adoptou, em sessão de 18 de dezembro, a seguinte resolução:

A Conferencia monetaria internacional, reconhecendo o alto valor dos argumentos contidos nos relatorios apresentados á Conferencia e nas discussões que houve, mas reservando o seu julgamento ulterior sobre as materias apresentadas ao seu exame, exprime o seu reconhecimento aos Estados-Unidos, por terem convocado a Conferencia.

Suspende os seus trabalhos e, sob reserva de approvação dos diversos Estados, decide reunir-se em 30 de maio de 1893.

Emitte o voto que durante este lapso de tempo se estude a fundo a questão, para que se chegue a um accordo que não attente contra os principios fundamentaes da politica monetaria dos differentes paizes.

O *Daily-News*, commentando o *échec* da Conferencia monetaria, diz que resta agora a cada paiz proceder como melhor convenha aos seus interesses, sem se importar com os outros.

Do outro lado M. Tosler, secretario da Thesouraria dos Estados-Unidos, declarou, em uma entrevista, que seria um grande erro suppor que a Conferencia de Bruxellas não chegaria a um fim. Tem todo o motivo para crer que a Conferencia tornará a reunir-se na data fixada.

Tudo o que se esperava da primeira reunião, fez-se. A opinião geral, relativamente á conferencia, é mesmo mais favoravel do que se esperava.

*

E agora, meus caros leitores, ao terminar a minha primeira correspondencia de 1893, cumpro o agradável dever de desejar a todos um anno bom e feliz, bem como ao meu sympathico amigo, o director da *Gazeta*, o sr. L. de Mendonça e Costa!

A. Urban.

Parte official

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE OBRAS PUBLICAS

Sua Magestade El-Rei, tendo em attenção a especial competencia do inspector de obras publicas, encarregado da inspecção dos caminhos de ferro explorados por companhias, empresas ou particulares, conselheiro Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça: ha por bem incumbir o mesmo inspector, especialmente do estudo das tarifas em vigor em todas as linhas ferreas do paiz, e bem assim dos contractos de serviços communs e combinados entre as differentes administrações de caminhos de ferro, bem como dos regulamentos de exploração dos mesmos caminhos de ferro, propondo a este respeito as modificações e alterações que tiver por conveniente a bem do serviço.

Confia Sua Magestade que o mencionado inspector se haverá no desempenho d'esta importante commissão de serviço com a actividade, zelo e intelligencia de que tem dado sobejas provas no exercicio dos diversos cargos que tem exercido.

Paço, 3 de dezembro de 1892. — *Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o conselheiro Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça, inspector de obras publicas.

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que o engenheiro chefe de 2.^a classe, Antonio José Antunes Navarro, director das obras publicas do districto de Coimbra, passe a servir provisoriamente na direcção de estudos de vias ferreas.

Paço, 3 de dezembro de 1892. — *Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o engenheiro chefe de 2.^a classe, Antonio José Antunes Navarro.

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que o engenheiro chefe de 2.^a classe, João Candido de Moraes, director das obras publicas do districto de Castello Branco, passe a servir provisoriamente na 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 3 de dezembro de 1892. — *Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o engenheiro chefe de 2.^a classe, João Candido de Moraes.

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que o engenheiro chefe de 2.^a classe João Gualberto Povoas, director das obras publicas do districto da Guarda passe a servir provisoriamente na direcção da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Paço, em 3 de dezembro de 1892. — *Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o engenheiro chefe de 2.^a classe João Gualberto Povoas.

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que o engenheiro chefe de 2.^a classe Antonio Lourenço da Silveira, director das obras publicas do districto de Santarem, passe a servir provisoriamente na 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 3 de dezembro de 1892. — *Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o engenheiro chefe de 2.^a classe Antonio Lourenço da Silveira.

2.^a Repartição — Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o auto, datado de 13 de maio ultimo, de exame da segunda via do ramal de linha ferrea de Cascaes, na parte comprehendida entre as estações do Estoril e Cascaes: ha por bem, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 5 do corrente mez, approvar o mencionado auto e mandar declarar nos termos de ser aberta á circulação publica a parte da segunda via comprehendida entre as estações do Estoril e Cascaes.

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

Paço, 14 de dezembro de 1892. — *Pedro Victor da Costa Sequeira.*

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o auto, datado de 20 de maio ultimo, de exame da segunda via da parte da linha ferrea de leste, comprehendida entre as estações do Poço do Bispo e dos Olivaes: ha por bem, conformando-se com o parecer de 5 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar o mencionado auto e mandar declarar nos termos de ser aberto á circulação publica o troço da segunda via comprehendido entre as referidas estações do Poço do Bispo e dos Olivaes.

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

Paço, 14 de dezembro de 1892. — *Pedro Victor da Costa Sequeira.*

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o auto, datado de 22 de outubro ultimo, de exame e vistoria da segunda via e das respectivas pontes entre as estações Mato de Miranda e Torres Novas do caminho de ferro de leste: ha por bem, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 5 do corrente mez, approvar o mencionado auto e mandar declarar nos termos de ser aberto á exploração publica o troço da segunda via, comprehendido entre as referidas estações.

Paço, 14 de dezembro de 1892. — *Pedro Victor da Costa Sequeira.*

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 5 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto datado de 11 de novembro findo, do novo taboleiro metallico da ponte da Feliteira, situada ao kilometro 52,600 da linha de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes. O que se comunica ao director da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro para os efeitos devidos.

Paço, 14 de dezembro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

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

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar, em conformidade com as disposições do decreto n.º 7, de 1 do corrente mez, que os quadros organicos das 1.^a e 2.^a direcções fiscaes de exploração de caminhos de ferro sejam os que baixam com a presente portaria assignados pelo conselheiro director dos serviços das obras publicas.

Paço, em 30 de dezembro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Quadro organico da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro

1 engenheiro director.—1 medico (a).

Serviço interno e dos trabalhos de gabinete do serviço externo

1 chefe do expediente.—1 apontador-amanuense de 1.^a classe encarregado da contabilidade.—1 apontador-amanuense de 1.^a classe encarregado do tráfego e estatística.—4 apontadores-amanuenses de 1.^a classe.—4 apontadores-amanuenses de 2.^a classe.—1 pagador.—2 desenhadores.—1 continuo.—6 serventes.

Serviço externo

Divisão fiscal do movimento e tráfego

1 engenheiro chefe da divisão.—1 inspector do movimento.—1 inspector do tráfego.—3 chefes de circumscripção do movimento e tráfego para as tres circumscripções:

1.^a Nas linhas do Oeste, de Lisboa (estações central do Rocio e Alcantara-terra), á Marinha Grande e a Cintra, de Lisboa (Alcantara-terra) a Cascaes, ramal de Santa Apolonia a Bemfica e suas ligações em Braço de Prata com a linha de leste e em Campolide com a linha urbana de Lisboa; comprehendendo 4 postos de fiscalisação do movimento e tráfego: Lisboa (estação central do Rocio), Torres Vedras, Cintra e Cascaes.

2.^a Na linha de leste (Lisboa, Santa Apolonia), á fronteira além de Elvas ramal de Caceres e de Torres Novas (estação da linha de leste) a Alcanena, comprehendendo 6 postos: Santa Apolonia, Torres Novas (villa), Entroncamento, Torre das Vargens, Elvas e Marvão.

3.^a Nas linhas do norte e oeste, do Porto á Figueira por Alfarellos e a Leiria, de Alfarellos a Payalvo, de Coimbra (estação da linha do norte) a Coimbra (cidade), comprehendendo 4 postos: Porto, Coimbra, Alfarellos e Figueira.

21 fiscaes de 1.^a classe do movimento e tráfego.—32 fiscaes de 2.^a classe do movimento e tráfego.

Divisão fiscal de via e obras

1 engenheiro chefe da divisão.—1 conductor do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas.—7 chefes de secção de via e obras para as sete secções:

1.^a Na linha de leste de Santa Apolonia ao kilometro 94 e o ramal de Santa Apolonia a Bemfica e suas ligações com a linha de leste em Braço de Prata e com a linha urbana em Campolide, comprehendendo 3 troços.

2.^a Na linha de leste do kilometro 94 ao kilometro 107 e na linha do norte do kilometro 107 e ao kilometro 200, comprehendendo 3 troços.

3.^a Na linha do norte do kilometro 200 ao kilometro 337, comprehendendo 3 troços.

4.^a Na linha de leste do kilometro 107 ao kilometro 175, o ramal de Caceres e a linha de Torres Novas (estação da linha de leste) a Alcanena, comprehendendo 4 troços.

5.^a Na linha de leste do kilometro 175 ao kilometro 275, comprehendendo 3 troços.

6.^a A linha urbana de Lisboa e nas linhas do oeste de Alcantara a Cintra e do kilometro 17 ao kilometro 84, e o ramal de Cascaes, comprehendendo 4 troços.

7.^a Na linha de oeste do kilometro 84 ao kilometro 215 e o ramal de Alfarellos, comprehendendo 4 troços.

9 fiscaes de 1.^a classe de via e obras.—14 fiscaes de 2.^a classe de via e obras.

(a) Para as duas direcções fiscaes.

Divisão fiscal de material e tracção

1 engenheiro chefe da divisão.—3 chefes de zona de tracção (conductores artifices) para as tres zonas (a):

1.^a Lisboa (Santa Apolonia) ao Porto.

2.^a Lisboa (estação central do Rocio) e Lisboa (Alcantara) a Cintra, á Figueira e a Cascaes e ramal de Santa Apolonia a Bemfica e suas ligações com a linha de leste e com a linha urbana de Lisboa.

3.^a Na linha de leste do Entroncamento a Elvas, ramal de Caceres e a linha de Torres Novas a Alcanena.

3 machinistas fiscaes.

Direcção dos serviços de obras publicas em 30 de dezembro de 1892.—O conselheiro director, *Euzebio Marcelly Pereira.*

Quadro organico da 2.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro

1 engenheiro director.

Serviço interno e dos trabalhos de gabinete do serviço externo

1 chefe de expediente.—1 apontador-amanuense de 1.^a classe encarregado da contabilidade.—1 apontador-amanuense de 2.^a classe encarregado do tráfego e estatística.—4 apontadores-amanuenses de 1.^a classe.—4 apontadores-amanuenses de 2.^a classe.—1 pagador.—2 desenhadores.—1 continuo.—6 serventes.

Serviço externo

Divisão fiscal do movimento e tráfego

1 engenheiro chefe da divisão.—1 inspector do movimento.—1 inspector do tráfego.—4 chefes de circumscripção do movimento e tráfego para as 4 circumscripções:

1.^a Linha da Beira Baixa; comprehendendo 4 postos de fiscalisação de movimento e tráfego, Abrantes, Castello Branco, Covilhã e Guarda.

2.^a Linha da Beira Alta e ramal de Vizeu, comprehendendo 5 postos, Figueira, Pampilhosa, Santa Comba Dão, Villar Formoso e Vizeu.

3.^a Linhas do Porto á Pova e Villa Nova de Famalicão e da Trofa a Guimarães; comprehendendo 4 postos, Porto, Villa Nova de Famalicão, Trofa e Guimarães.

4.^a Linha de Foz Tua a Mirandella; comprehendendo 2 postos, Tua e Mirandella.

21 fiscaes de 1.^a classe do movimento e tráfego.—30 fiscaes de 2.^a classe do movimento e tráfego.

Divisão fiscal de via e obras

1 engenheiro chefe da divisão.—6 chefes de secção da via e obras, para as 6 secções (b):

1.^a e 2.^a A linha da Beira Baixa; comprehendendo 5 troços.

3.^a e 4.^a As linhas da Beira Alta e do ramal de Vizeu; comprehendendo 6 troços.

5.^a As linhas do Porto á Pova e Villa Nova de Famalicão e da Trofa a Guimarães; comprehendendo 2 troços.

6.^a A linha de Foz Tua a Mirandella; comprehendendo 2 troços.

6 fiscaes de 1.^a classe de via e obras.—9 fiscaes de 2.^a classe de via e obras.

Divisão fiscal de material e tracção

1 engenheiro chefe da divisão.—3 chefes de zona de tracção (conductores artifices) para as 3 zonas (c) comprehendendo:

1.^a A linha da Beira Baixa.

2.^a As linhas da Beira Alta e do ramal de Vizeu.

3.^a As linhas do Porto á Pova e Villa Nova de Famalicão, da Trofa a Guimarães e de Foz Tua a Mirandella.

4 machinistas fiscaes.

Direcção dos serviços de obras publicas, em 30 de dezembro de 1892.—O conselheiro director dos serviços, *Euzebio Marcelly Pereira.*

(a) O chefe da 1.^a zona coadjuvará o engenheiro chefe da divisão nos trabalhos de gabinete.

(b) Um dos chefes de secção poderá servir de adjuncto ao chefe de divisão nos trabalhos de gabinete se assim for necessario.

(c) Um dos chefes de zona coadjuvará o engenheiro da divisão nos trabalhos de gabinete.

Tarifas de transportes

Ampliação á tarifa A de grande velocidade do Sul e Sueste.—Esta ampliação que publicamos na secção *Avisos de serviço* por não termos exemplares da edição official que chegue para todos os nossos assignantes, tem por fim estabelecer bilhetes de ida e volta entre

as estações de Lisboa, Beja e Faro, e as de Odemira, Saboya-Monchique e S. Marcos, tres estações que, por ser considerado de menor importancia o movimento de passageiros, havia sido excluido d'este beneficio.

A pratica de um anno fez, porém, reconhecer que esses bilhetes eram necessarios, e a administração do Sul e Sueste apressou-se a pol-os em vigor.

A redução é de 30 por cento sobre os preços dos bilhetes ordinarios.

Já, no nosso numero 98 de 1892, faz hoje justamente um anno, demos de-envolvida noticia d'esta e de outras tarifas do Sueste, pela penna auctorizada do sr. engenheiro J. Fernando de Sousa, adjuncto da Direcção d'aquellas linhas; por isso e por tratar-se de uma tarifa tão simples não temos mais esclarecimento algum a dar sobre esta modificação.

Contractos de transportes

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabeleceu um contracto sob o n.º 612, com o sr. Joaquim Lavandeira, para o transporte minimo de 1:200 toneladas de azeite, durante um anno, expedidas em qualquer estação das linhas da mesma Companhia para as do Porto e Rio Tinto.

Notas de viagem

IX

Até Salamanca

Deixemos a serra pelo mesmo caminho por onde fomos, lamentando de novo o atrazo na conclusão da estrada que nos faz andar duas horas aos baldões por caminhos quasi impossiveis, digamos o ultimo adeus ao dedicado sr. Capello e sua familia, que se levantaram de madrugada para mais uma vez nos provarem a sua amabilidade, e, acompanhados até meia montanha pela Firme, pequena cadella que, cheia de instantanea amizade, me acompanhou durante toda a excursão, vamos até Gouvêa, onde o nosso cuidadoso hospedeiro nos espera com um bom almoço, o carro tomado para nos conduzir á estação e a... conta, que constitue uma prova da sua honestidade, porque não ha n'ella o menor exaggero, o menor abuso, como tão vulgar é em hotéis em todos os paizes, quando se sae fóra do ordinario e não se pergunta quanto custa.

Para se chegar á estação de Gouvêa ás 10 e meia é preciso andar rapido, almoçar depressa, ter um bom trem que nos leve. Os cavallos de tiro andam ali depressa, é o que vale.

Em Gouvêa, ou antes, no lugar da Cabra, onde é a estação, toma-se o comboio ascendente e vamos visitar uma ponta de Hespanha.

O comboio da Beira-Alta começa a levar-nos pela curva em que foi mister inscrever o traçado para vencer a passagem da Serra. Sobe-se continuamente; em Celorico estamos a 406 metros de altitude; até Guarda, onde atingiremos 809, temos continuas rampas. Celorico avista-se á direita, sobre a margem do Mondego; a curva apertada por forma tal que quasi circulamos Villa Franca das Naves, voltando-se os cabeçotes da machina perfeitamente a S. como se quizessemos regressar pela Beira Baixa.

Mais 19 kilometros e chegamos á Guarda, a estação mais alta da linha.

Começa a descida. Á direita destaca-se da via que seguimos, a linha da Beira Baixa e mais adiante uma

nova ligação da mesma linha se nos apresenta, o ramal de Monte Barro que servirá para fazer o serviço directo entre a nova linha e a fronteira.

O rio Noemi acompanha a linha, sendo por ella atravessado, primeiramente por uma ponte de 41 metros, depois por outra de 51,5. Mais além, um dos pontos mais interessantes da linha, — a ponte do Côa. O rio corre ao fundo de uma estreita ravina que o comboio galga por meio de uma ponte de 207 metros, á altura de 58 do leito das aguas.

Bella perspectiva.

De novo se sobe para attingir 793 metros em Freinada e de novo se desce para chegar a Villar Formoso, ultima estação portugueza, que serve Almeida, a nossa velha praça forte da fronteira.

Ahi temos a costumada demora para preencher o manifesto e mais papelada que reciprocamente se exigem as alfandegas para massar os passageiros, e evitar que, pelo comboio, se faça contrabando, prejudicando, com a sua concorrência, aquellos homens que, altas noites, atravessam as fronteiras, ajoujados—os coitados—com pesados fardos de fazendas.

Uma forma original de proteccionismo do livre cambio, dois extremos que se tocam, como, ainda não ha muitos annos, se tocavam os de duas cordas, penduradas nas margens esquerda e direita do Minho, proximo de Salvatierra, cordas pelas quaes se passava o que o commercio gallego enviava ao commercio portuguez... livre de direitos.

Quatro kilometros depois nova massada em Fuentes de Oñoro.

O leitor que me acompanha póde escolher entre jantar mal ali, visto que são 4 horas da tarde, ou jantar menos mal em Boadilla, onde estaremos ás 7 e meia. Eu, tendo experimentado as duas hypotheses nas duas vezes que ali passei, prefiro esta.

(Continúa).

Os negocios da Companhia Real

N'esta secção, que a importancia dos factos que se prendem com o assumpto principal tornou de ha muito effectiva na nossa folha, estamos presentemente quasi reduzidos á situação dos meros registradores, por que, se uma parte dos incidentes que dia a dia se dão, não são revestidos de um character definitivo, que nos permita emittir sobre elles opinião segura, e os leitores sabem que nunca tratamos de boatos, mas de casos averiguados, a outra parte é por tal forma importante, que a sua critica levar-nos-hia tão longe, que nos affastariamos até do nosso programma, que desejamos e temos conseguido manter illeso.

A' primeira d'estas categorias pertencem as negociações que se vão realisando para a reconstituição da companhia.

Essas negociações, ou o seu resultado satisfactorio, que permittirá á administração da companhia entrar n'um periodo regular, de que os passados desastres e as presentes delongas a teem por tanto tempo affastado, estão unicamente pendentes da conformidade de alguns, poucos, crédores de divida fluctuante, especialmente o governo.

A este respeito é importantissima a seguinte declaração do nosso collega *O Economista*, em resposta a uma observação do *Diario Illustrado*:

Os recursos liquidos actuaes da Companhia chegam para pagar o juro das 560:000 obrigações, em ouro, com premio de 30 p. c., e d'aqui até 1895 haverá o sufficiente para começar a amortisação d'essas obrigações.

Pelas contas da Companhia, lidas de qualquer forma, se póde verificar a exactidão do que se assevera.

Dependem esses accordos, ainda, do *sim* de um limitado numero de crédores, incluindo o governo, mas isso não obsta a que a combinação projectada tenha o resultado que annuciamos.

Quer-se fazer mallograr esse accordo? Talvez tenham de ar-repender-se os mesmos que n'esse mallogro mais se empenharem.

Diremos ainda mais ao nosso collega do *Diario Illustrado*, que opportunamente serão publicados todos os documentos d'esses accordos e das respectivas negociações e ver-se ha se motivo, por mais insignificante que seja, póde haver para os embaraçar.

Não são menos importantes estas outras declarações da mesma auctorizada folha:

Affigura-se-nos que, emquanto a *Fermière* não estiver constituída e viavel, e os *convenios*, das Companhias de *Caceres* e *Oeste* com os seus crédores, realísados, e ultimado o accordo com o *Grande Central Hespanhol*, emfim liquidados a valer e definitivamente todos estes casos, as Companhias hespanholas, de qualquer nome, não obtêm da Companhia Real nem mais uma pêseta, nem mais um franco, nem mais um titulo que represente responsabilidade para a mesma Companhia Real. Quem pensa o contrario, affigura-se-nos que se engana redondamente.

Com respeito aos *comités* de Paris, Lyon e Berlim, está feito o accordo, acceitando aquelle as bases propostas por este ultimo.

As bases d'este accordo, que pela sua extensão nos vemos impossibilitados de dar na integra, são as seguintes:

Crear-se-ha em Paris uma delegação do conselho de Lisboa, sendo de 6 membros, se o numero total dos membros do conselho fôr de 25, de 5, se esse numero se reduzir a 21 e de 4, se se reduzir a 17, sendo estes delegados nomeados pelos obrigatarios directamente sem interferencia dos accionistas.

Esta delegação convocará no mez de junho de cada anno os obrigatarios a uma assembléa que resolverá em primeira convocação, se concorrerem pelos menos 200:000 titulos dos antigos ou 100:000 de 1.^a hypotheca, em segunda com o minimo de 120:000 antigas obrigações ou 60:000 das novas, e em terceira com 100:000 ou 50:000 respectivamente.

Quando não se reuna este ultimo numero, a representação dos obrigatarios no conselho da companhia será supprimida.

As despesas d'estas convocações ficam a cargo da companhia até o maximo de 6:000 francos annuaes.

Esta assembléa, na qual cada 5 obrigações terão um voto, elegirá os membros do *comité* de Paris, que, para o primeiro anno, serão os srs. Kergall, Colet e Hohenemser.

Poderá tambem ser requerida assembléa geral por um grupo de 100:000 obrigações de 1.^a hypotheca, ficando salvo o direito ao conselho de Lisboa de verificar se o deposito d'essas obrigações se acha feito em regra.

Em todas essas assembléas poderá ser representado o conselho de Lisboa por um ou dois delegados, os quaes terão voto consultivo e inscripção na acta das observações que fizerem.

Os membros do *comité* de Paris terão as mesmas regalias que os do conselho de Lisboa, a cujas sessões poderão assistir, ficando, porém, bem estabelecido nos estatutos que estes administradores não terão responsabilidade na administração geral da companhia e tão sómente a que resultar dos seus votos sobre os relatorios do conselho de Lisboa salvo ainda a não execução, ou falta de execução por este das medidas por aquelles votadas.

O *comité* de Paris, além dos direitos geraes fixados no protocolo de 10 de dezembro (que publicámos no nosso numero anterior) terá o direito de se oppôr á realisação de qualquer novo emprestimo, a qualquer modificação nos estatutos, a qualquer convenção tendente a modificar a extensão ou o praso das concessões, ou a que a companhia entre em novas empresas ou tome qualquer nova linha.

Em caso de desacordo proceder-se-ha segundo as letras A e B do dito protocolo.

Qualquer que seja o projecto approved pelos tres *comités* actuaes applicar-se-lhe-ha a restricção da clausula 1.^a do dito protocolo.

Os *comités* ou seus representantes obrigam-se a auxiliar o conselho para que todas as novas obrigações sejam cotadas em Lisboa, Paris e Berlim, sem distincção para as de 1.^a hypotheca.

Isto é, emquanto que os crédores estrangeiros da companhia, os milhares de obrigatarios que não teem pela empresa, nem pelo paiz, outro interesse senão o de receberem a maior quota parte dos juros do capital

que empregaram, se sugertaram já ás condições que poderam ser-lhe offerecidas, as difficuldades, as delongas para a realisação de um accordo tão indispensavel para todos, nascem ainda da parte portugueza.

A segunda categoria de factos que temos hoje que registrar é a questão da syndicancia official, cujos relatorios foram pedidos na camara dos pares, em sessão de 3, pelo sr. marquez de Valladas, e em 7 pelo sr. Franzini.

Na sexta feira ultima foi esse relatorio enviado á presidencia da camara, com um officio em que o digno ministro das obras publicas declara:

Em primeiro lugar, que o inquerito á Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes está incompleto como se indica no officio da commissão nomeada, por portaria de 12 de janeiro do mesmo anno, faltando principalmente:

- a) das compras de linhas ferreas feitas pela Companhia Real.
- b) dos contractos de empreitadas para construcção das diversas linhas da mesma companhia.
- c) dos contractos para a aquisição, construcção, administração e exploração das linhas hespanholas.

Em segundo lugar, que o conselheiro procurador geral da corôa e fazenda, interrogado verbalmente pelo governo sobre se além do officio que lhe foi dirigido em 17 de dezembro findo, carecia de nova communicação ou ordem para tomar quaesquer providencias legaes na alçada da sua jurisdicção, respondeu negativamente, declarando que aquelle officio e os documentos remetidos bastavam para qualquer ulterior procedimento.

A requerimento de nove dignos pares foi em seguida resolvido que todos estes documentos se imprimam e distribuam na camara.

Chegada a situação a este ponto, sobreexcitado o espirito publico com esta atmospha de suspeição que nasce do natural mal estar que em todos se manifesta, desde que as crises economica e financeira que vamos atravessando nos embaraçaram o viver, bom é que luz se faça sobre todos os pontos dubios de qualquer negocio, procedendo-se rigorosamente no apuramento da verdade e da justiça.

O que, porém, muito receíamos é que, por mais verdadeiro que seja esse inquerito, a discussão d'elle, entregue ao sabor das paixões politicas, ha de mallear-se ás mais contrarias manifestações da opinião, e a publicidade d'estas, atravessando as fronteiras, irá lá fóra concorrer mais para a onda de descredito em que o nosso paiz se tem debatido, arrastado por estrangeiros interessados na nossa decadencia, e até, infelizmente, por portuguezes que se prestam a ser instrumento d'esses interesses, exportando as mais alarmantes noticias sobre o nosso estado financeiro, e moral até.

Eis o unico perigo que vemos na publicação d'esses documentos, e o que desejamos ver conjurado pelo bom senso de quantos sobre elles tenham que dar parecer.

Carteira dos Accionistas

Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados de que, do dia 1.^o de janeiro de 1893 em diante, será pago o saldo do coupon n.^o 16, réis 126, contra a entrega do dito coupon, e sobre o coupon n.^o 17 uma prestação de réis 270, que se effectuará á vista do mesmo coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira: Payé 1 fr. 50, e entregue ao portador para ser apresentado logo que seja annuciado novo pagamento.

Segundo decisão da camara dos corretores da praça de Paris, a partir de 31 de dezembro de 1892, a declaração actualmente feita no boletim official será substituida pela seguinte: Ex-coupon n.^o 17, estampillé de 1 fr., 50.

Os coupons serão pagos e carimbados em Lisboa, na séde da companhia, rua Capello, 5; em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère; em Londres, na casa Morton Rose & C.^a, Bartholomew Lane E. C.—O conselho de administração.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de janeiro.

Ao contrario do que esperavamos, ainda hoje não podemos dar aos nossos leitores o elenco geral das annunciadas e tam anciosamente esperadas medidas de fazenda, ácerca das quaes continuam a correr as mais desencontradas versões, parecendo comtudo certo que o projecto primitivo foi profundamente modificado, especialmente na parte que se reflectiria no Porto e que alli não seria, como é natural, bem recebida. O que parece ter sido mantido é o alargamento das incidencias do real d'agua, as reduções de encargos determinados pelo novo contracto com o Banco de Portugal, uma operação baseada na venda de 24:000 obrigações dos tabacos, a somma das economias, mais ou menos theoricaamente realizadas com as reformas dos serviços publicos, a coordenação de providencias destinadas a tornar mais proficua e efficaaz a cobrança geral dos impostos.

A quinzena foi em geral de expectativa. O facto que mais occupou as atenções da praça, fóra da questão das medidas de fazenda, foi o ruido que se começou a fazer em torno do relatório da syndicancia á *Companhia Real*, diversão com que se quiz fazer *pendant* á questão Panamá, que tam preocupados e agitados traz os espiritos em França. A opinião, porém, não parece muito cren-te no resultado do apuramento de taes responsabilidades, se responsabilidades existem, vindo a succeder, talvez, que logo que outro assumpto mais grave e de interesse mais geral se apresente na téla da discussão, este incidente deixe de estar na ordem do dia. Num regimen de publicidade, como o que entre nós vigora, não pôde haver receio de que a verdade toda seja posta em evidencia para satisfação da justiça e da moral publica. O relatório não tardará a apparecer publicado officialmente, como o resolveu uma das casas do parlamento.

Não começou ainda a reunião annual das assembléas geraes dos bancos e companhias para apresentação dos relatórios e contas. Ha sobretudo grande interesse em conhecer os que se referem aos bancos do Porto, cuja situação continúa a ser excepcionalmente grave. Tambem a este respeito se tem dito que o relatório do director do Banco de Portugal, encarregado officialmente de um especial inquerito áquelles estabelecimentos, faz revelações extraordinarias sobre a sua administração. Provavelmente este documento tambem será publicado e é mister aguardar esse facto para então julgar do valor e alcance de taes revelações.

Pelas causas que temos apontado, o movimento da nossa praça na quinzena finda não foi muito animado. A procura do dinheiro não foi grande e por isso as necessidades do commercio foram satisfeitas sem difficuldade. As inscrições tiveram procura regular. As inscrições que ficaram em 31 de dezembro a 31,80 tem tido pequena oscillação, tendo-se realizado vendas a 31,30, divida externa (s. c.) realizaram-se vendas a 20,50. As acções dos bancos estão em alternativa, tendo-se, porém, produzido uma ligeira alta nas do Banco de Portugal. Produziu-se uma baixa nas obrigações Loanda-Ambaca que tem compradores a 43,7000 réis e vendedores a 44,7000 réis. O preço de cheques tem regulado:— sobre Londres a 42 ¹¹/₁₆, 42 ⁹/₁₆, 42 ¹/₄, sobre Paris a 677.

O cambio do Rio sobre Londres não passou ainda da escala dos 13, o que indica, que, apesar da fusão dos bancos, preconizada como devendo exercer uma influencia decisiva na situação financeira do Brazil, a confiança não está restabelecida. Julgamos que a baixa do cambio se justifica por outras causas, como sejam o facto do actual governo não ter ainda contractado nenhum emprestimo e de se desinteressar completamente do mercado dos cambios, parecendo mais interessado no desenvolvimento de riqueza agricola procurando aproveitar, como elemento solido de economia nacional, o commercio de exportação, o que evidentemente não é má politica.

Parece que tem sido feliz a administração da massa fallida da *Mala Real* com as viagens para o Brazil, e isto reaccendeu nos antigos e tenazes adversarios da companhia portugueza o desejo de a fazer desaparecer. Procurou-se fazer vender *au rabais* as obrigações annunciando-es até por preço baixissimo, inferior ao das acções do Banco Lusitano. Apesar d'isso, porém, é certo que ha procura d'ellas a 40,7000 réis e não ha vendedores, o que não admira, representando valores perfeitamente garantidos pelo presente e pelo futuro.

Hontem notou-se na praça e na bolsa um certo retrahimento devido ás incertezas sobre o verdadeiro alcance das medidas de fazenda. As obrigações de 4 p. c., sobretudo, tiveram uma baixa sensivel talvez por se julgar que ellas estão no fóco d'incidencia d'algunha nova tributação.

J. F.

Maior e menor cotação mensal e annual em 1892, dos titulos de caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes, nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho		Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno			
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor		
Lisboa.....	Acq. Comp. Real...	48,500	46,500	47,000	43,500	44,500	44,000	21,000	41,500	23,000	46,000	49,000	47,500	48,000	47,000	20,000	49,500	—	—	—	—	49,500	47,000	49,000	46,500	23,000	Fev.	43,500	
	Ascensores...	65,000	65,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55,000	55,000	50,000	50,000	—	—	—	—	—	Jan.	65,000	Set.	50,000	
	Obrig. Atrv. Afric.	59,000	59,000	58,000	56,000	48,000	48,000	56,500	45,000	62,500	60,000	60,000	55,000	58,000	52,000	53,000	54,500	49,000	49,000	55,000	50,000	50,000	43,500	45,000	Maio	62,500	Nov.	43,500	
	Comp. Nac...	—	—	45,500	45,500	—	—	47,000	45,000	21,000	20,000	49,500	45,800	45,500	45,500	—	—	48,000	48,000	49,000	49,000	48,500	48,000	48,500	»	21,000	Abril	45,000	
Paris.....	Acq. Comp. Real...	77,50	62	70	55	60	52,50	80	60	95	70	87	70	77	72	91	80	81,75	77,50	86	80	83	75	77,50	70	Maio	95	Março	52,60
	Norte Hesp...	230	486,25	198,75	155	167,50	152,50	156,25	415	220	417,50	205	167,50	180	160	180	162,50	190	172	178	158	165	450	164	440	Jan.	230	»	432,39
	Mad. Z. Alic...	220	190	202,50	162,50	177,50	152,50	168,75	457,50	240	468,75	234	200	203,75	479	495	485	495	480	192	474	482	474	185	470	Jun.	234	»	432,50
	Obrig. Comp. Real.	138	113	128	109	143	96,50	140	108	139	125	130	109	145	108	142	104	110	400	444	404	412	99	110	94	Abril	140	Dez.	94
	Beira Alta...	80	80	83	65	70	55	80	65	90	75	99,50	80	85	78,50	80	70	75	74	80	71	80	78	80	73	Jun.	99,50	argos	55
	Mad. Gacer...	140	145	125	105	110	90	135	105	142	126	158	135	140	130	135	130	140	132	142	136	144	440	165	440	Dez.	465	»	90
	Mad. Z. Alic...	327,50	290	323	301	312	287	345	280	332	345	312	334	332	306	325	342	326	320	325	318	320	308	322	309	Jun.	342	Abril	280
	Norte Hesp...	367	330	354	310	346,50	307,50	343	333	354	335	367,50	345	349	330	345	335	347,50	340	342,50	327	330	320	325	320	»	367,50	Março	307,50
	Andaluzes...	310	300	340	288	297	262,50	309	289	315	288,50	325	310	315	299,50	342	302	325	311	320	308	314	300	307,50	300	Se.	32	»	262,50
Londres...	Atrav. Afric.	—	—	40 1/2	40 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Fev.	40 1/2	Fev.	40 1/2
Amsterdam	»	52	46	45,50	39	49,75	39,50	44,75	44	54,42	48	50,87	54	44,50	45,25	45	40	44	40	42,50	40	44,75	39,25	40,87	33,50	Jan.	52	Dez.	33,50
Bruxellas..	»	66	45	45,50	37	43	37	44	39,50	51	50,87	40	52	43	42	42	42	43	40,50	—	—	44	43	40	40	»	66	Março	37

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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - JANEIRO - DIAS													
		2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa.	—	18.200	—	18.000	—	—	—	—	—	—	—	17.500	—	—
	» Ascensores mechanicos..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp.ª Real Portuguesa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris.....	» Atravez d'Africa	48.000	—	—	—	—	—	—	—	43.000	43.000	43.000	—	—	—
	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa..	—	76,50	76,25	76,85	70,25	70,50	—	76,00	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	—	50,00	50,00	—	—	—	50,00	50,00	—	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha	140,50	1 2	140	138	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	174,50	174	172	171	163	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	310,50	302,50	305	307,50	292	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portuguesa..	105,00	105,00	102,00	103,00	—	102,00	101,25	101,00	101,00	101,00	—	—	—	—
	» C.ª da Beira Alta.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	153,00	15,350	40,500	150,00	148,00	148,00	145,00	—	148,00	—	—	—	—	—
	» Norte Hespanha 4.ª hypot.	316	312	309,50	307,50	310	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres...	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	39,75	39,37	—	39,87	40,37	—	40,12	40,00	—	41,00	—	—	—	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruxellas..	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlim....	» Comp.ª Real 4 1/2 0/0.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração		RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
			1892			1891			Totaes		Diferença a favor de			
			Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1892	1891	1892	1891		
COMPANHIA REAL	de	a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis		Réis	Réis	
	Antiga rede	24	31	Dezemb.	690	58.905:000	85:369	690	75.471:000	109:378	2.793.799:000	2.925.600:910	-	131.801:910
	e nova não	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova rede	24	31	Dezemb.	334	5.240:000	15:688	334	7.556:000	22:622	268.032:000	248.227:000	19.805:000	-	-
	garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste...	9	15	Dezemb.	475	14.059:800	29:599	475	11.589:450	24:398	698.676:400	704.877:135	-	-	106.200:735
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.	28	3	Dezemb.	353	20.127:453	57:018	353	18.150:998	51:419	768.988:141	779.254:739	-	-	10.266:657
	4	10	"	"	19.111:610	54:140	"	16.925:504	47:497	787.899:751	796.240:302	-	-	8.340:551
	11	17	"	"	19.064:432	54:006	"	15.106:521	42:794	807.164:183	811.346:773	-	-	4.182:590
	26	2	"	253	5.911:469	23:365	253	7.935:538	31:366	268.876:598	293.696:205	-	-	24.819:607
Beira Alta.....	3	9	"	"	5.098:283	20:151	"	6.538:212	25:842	275.444:810	298.794:488	-	-	23.379:678
	10	16	"	"	7.697:613	30:425	"	6.584:892	26:027	281.999:702	306.492:101	-	-	24.492:399
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	16	22	"	105	1.570:447	14:956	105	1.973:835	18:798	65.318:323	66.654:238	-	-	1.335:915
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Hespa- nha	16	22	Dezemb.	2803	Ps. 1.583:281	Ps. 565	2803	Ps. 1.717:453	Ps. 612	Ps. 72.477:734	Ps. 72.945:290	-	-	467:556
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	10	16	Dezemb.	2672	1.177:987	441	2672	1.384:860	518	51.913:432	54.37:808	46.475:624	-	-
	17	23	"	"	1.144:563	428	"	1.356:484	507	53.057:995	55.728:292	-	-	26.702:971
	24	31	"	"	1.032:713	386	"	1.228:283	459	54.090:709	56.956:575	-	-	2.865:866
	10	16	"	894	288:734	323	894	359:297	396	14.173:202	14.133:724	39:478	-	-
Andaluzes	17	23	"	"	299:182	334	"	328:121	367	14.472:385	14.461:845	10:540	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva.	17	23	Dezemb.	180	51:492	286	180	45:967	255	2.584:367	2.363:902	220:465	-	-
	24	31	"	"	46:730	259	"	52:501	291	2.631:098	2.416:403	214:695	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios

Lisb. R. a Porto Part. 8-30 t. 7-15 m. 9-15 t. 9-15 m.	Porto a Lisb. R. Part. 2-15 t. 3-0 m. 7-0 t. 6-0 m.	Leiria a Figueira Part. 5-30 t. 7-35 t. 4-45 m. 6-25 m.	Figueira a Leiria Part. 4-45 m. 6-25 m. 4-45 m. 6-25 m.	Lisb. R. a Casca. Part. 6-45 m. 8-6 m. 11-30 m. 12-49 t.	Casca a Lisb. R. Part. 8-30 m. 9-43 m. 11-30 m. 12-49 t.	Fig.ª a V. Form. Part. 4-10 m. 3-0 t. 9-15 m. 7-50 t.	V. Form. a Fig.ª Part. 9-15 m. 7-50 t. 9-15 m. 7-50 t.	Vian. a Valença Part. 7-20 m. 9-37 m. 6-30 t. 8-30 t.	Valença a Vian. Part. 6-30 t. 8-30 t. 9-19 m. 9-54 m.
Lisb. C.S. a Port. Part. 7-30 m. 9-0 t. 8-45 m. 10-30 t.	Port. a Lisb. C.S. Part. 8-45 m. 10-30 t. 8-45 m. 10-30 t.	Figueira a Alf.ª Part. 3-40 m. 4-23 m. 4-35 m. 5-34 m.	Alf.ª a Figueira Part. 4-35 m. 5-34 m. 4-9 t. 4-9 t.	Lisb. T. P. a Faro Part. 4-30 t. 5-0 m. 6-30 t. 7-52 t.	Faro a Lisb. T. P. Part. 6-30 t. 7-0 m. 6-30 t. 7-52 t.	Figueir. a Pamp. Part. 3-0 t. 4-35 t. 6-5 m. 8-0 m.	Pamp. a Figueir. Part. 6-5 m. 8-0 m. 6-5 m. 8-0 m.	Nine a Braga Part. 4-28 t. 5-3 t. 9-19 m. 9-54 m.	Braga a Nine Part. 9-19 m. 9-54 m. 9-19 m. 9-54 m.
Lisb. R. a V. Alc. Part. 7-0 t. 5-10 m. 2.ª 4.ª e sab. 8-15 t. 2-40 m.	V. Alc. a Lisb. R. Part. 7-50 t. 5-0 m. 2.ª 4.ª e sab. 9-10 m. 3-20 t.	Aveiro a Porto Part. 4-0 m. 6-15 m. 4-15 t. 6-31 t.	Porto a Aveiro Part. 6-15 m. 4-15 t. 4-15 t. 6-31 t.	Lisb. T. P. a Pias Part. 8-0 m. 4-55 t. 8-10 m. 4-40 t.	Pias a Lisb. T. P. Part. 8-10 m. 4-40 t. 8-10 m. 4-40 t.	Pamp. a Mang. Part. 6-25 t. 9-37 t. 9-40 m. 12-50 t.	Mang. a Pamp. Part. 9-40 m. 12-50 t. 9-40 m. 12-50 t.	Port. a B. d'Alva Part. 8-0 m. 3-45 t. 10-30 m. 6-30 t.	B. d'Alva a Port. Part. 10-30 m. 6-30 t. 10-30 m. 6-30 t.
Lisb. R. a Badaj. Part. 7-0 t. 6-14 m. 6-30 t. 5-0 m.	Badaj. a Lisb. R. Part. 6-30 t. 5-0 m. 6-30 t. 5-0 m.	Abram. a Covilhã Part. 2-18 t. 12-10 m. 7-50 m. 4-0 t.	Covilhã a Abram. Part. 7-50 m. 4-0 t. 7-50 m. 4-0 t.	Lisb. T. P. a Ext. Part. 8-0 m. 3-45 t. 12-10 m. 7-0 m.	Ext. a Lisb. T. P. Part. 12-10 m. 7-0 m. 12-10 m. 7-0 m.	Mang. a Guarda Part. 9-52 t. 12-45 m. 6-35 m. 9-23 m.	Guarda a Mang. Part. 6-35 m. 9-23 m. 6-35 m. 9-23 m.	Porto a Tua Part. 1-25 t. 6-29 t. 5-51 m. 10-47 m.	Tua a Porto Part. 5-51 m. 10-47 m. 5-51 m. 10-47 m.
Lisb. C. S. a Bad. Part. 7-30 m. 9-50 t. 8-45 m. 10-30 t.	Bad. a Lisb. C. S. Part. 8-45 m. 10-30 t. 8-45 m. 10-30 t.	Lisb. R. a Cintra Part. 7-0 m. 8-13 m. 7-30 m. 8-40 m.	Cintra a Lisb. R. Part. 7-30 m. 8-40 m. 7-30 m. 8-40 m.	Beja a C. Branco Part. 4-15 t. 7-6 t. 6-10 m. 9-0 m.	C. Branco a Beja Part. 6-10 m. 9-0 m. 6-10 m. 9-0 m.	Porto a Braga Part. 5-0 m. 8-10 m. 5-50 m. 8-19 m.	Braga a Porto Part. 5-50 m. 8-19 m. 5-50 m. 8-19 m.	Porto a Regoa Part. 4-40 m. 11-30 m. 3-28 m. 8-19 m.	Regoa a Porto Part. 3-28 m. 8-19 m. 3-10 t. 10-40 t.
Lisb. C. S. a Sant. Part. 11-0 m. 1-40 t. 6-45 m. 9-20 m.	Sant. a Lisb. C. S. Part. 6-45 m. 9-20 m. 5-20 t. 8-0 t.	Lisb. R. a Cintra Part. 7-0 m. 8-13 m. 7-30 m. 8-40 m.	Cintra a Lisb. R. Part. 7-30 m. 8-40 m. 7-30 m. 8-40 m.	Lisb. T. P. a Set. Part. 8-0 m. 10-10 m. 4-30 t. 6-25 t.	Set. a Lisb. T. P. Part. 8-0 m. 9-50 m. 2-30 t. 4-40 t.	Porto a Vianna Part. 5-0 m. 10-23 m. 4-50 t. 10-12 t.	Vianna a Porto Part. 4-50 t. 10-12 t. 4-50 t. 10-12 t.	B. d'Alv. a Regoa Part. 7-0 m. 12-46 t. 1-45 t. 7-20 t.	Regoa a B. d'Alv. Part. 1-45 t. 7-20 t. 1-45 t. 7-20 t.
Lisboa R. a Fig.ª Part. 7-0 m. 2-50 t. 3-15 t. 11-0 n.	Fig.ª a Lisboa R. Part. 3-15 t. 11-0 n. 3-15 t. 11-0 n.	Alcant. a Casca. Part. 8-56 m. 9-55 m. 5-30 m. 6-29 m.	Casca a Alcant. Part. 5-30 m. 6-29 m. 5-30 m. 6-29 m.	P. Novo a Set. Part. 3-15 t. 3-42 t. 5-0 t. 5-26 m.	Set. a P. Novo Part. 5-0 t. 5-26 m. 5-0 t. 5-26 m.	Porto a Valença Part. 8-20 m. 1-30 t. 3-0 m. 8-19 m.	Valença a Porto Part. 3-0 m. 8-19 m. 3-0 m. 8-19 m.	ABREVIATURAS	
Lisb. R. a Leiria Part. 6-0 t. 1-0 m. 2-0 m. 8-40 m.	Leiria a Lisb. R. Part. 2-0 m. 8-40 m. 2-0 m. 8-40 m.	Aos domingos e dias sant.	Aos domingos e dias sant.	Beja a Faro Part. 11-10 m. 7-40 t. 6-20 m. 2-30 t.	Faro a Beja Part. 6-20 m. 2-30 t. 6-20 m. 2-30 t.	Porto a Valença Part. 8-20 m. 1-30 t. 3-0 m. 8-19 m.	Valença a Porto Part. 3-0 m. 8-19 m. 3-0 m. 8-19 m.		

Publicações recebidas

A continua falta de espaço tem-nos impedido de dar noticia de muitas publicações com que temos sido honrados pelos seus auctores, aos quaes pedimos desculpa d'esta demora bem contra a nossa vontade, prometendo no proximo numero reparar esta falta.

Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo

(Continuação do n.º 120)

QUESTÃO XXIII

Informações technicas

1.ª Categoria. — Coordenação das informações technicas a recolher segundo os formulários adoptados pelo Congresso sobre: *Letra A.*—A utilização das estações (*Formulários VIII e IX.*) Utilização das installações e do pessoal.

RELATORES MM. de Larminat e Moffre.

Letra B.—Utilização das carruagens e wagons. (*Formulário X.*) —1.º Utilização das carruagens: percurso médio diario das carruagens de diversas classes: relação entre os numeros de logares offerecidos e occupados.—2.º Utilização dos wagons: percurso médio diario dos wagons de diversas categorias; duração média da utilização dos wagons por categorias; carga util de cada vehiculo por categorias, etc.

RELATOR M. Cairo.

Os esclarecimentos estatísticos que constituem o assumpto da questão XXIII (*Letra A e B.*), não permitem determinar coefficients médios de utilização. Esta depende das condições de estabelecimento e da exploração das estações e das redes e principalmente do numero de comboios, dos meios de transporte externo, da natureza e intensidade variavel do trafego conforme as epochas, etc.

QUESTÃO XXIV

Caminhos de ferro nos paizes novos

Exposição das condições economicas e technicas do estudo, construcção e exploração nos paizes novos, dos caminhos de ferro considerados como agentes da civilização, vias d'acesso e penetração.

RELATOR M. de Sytenko.

O Congresso adopta as conclusões seguintes, propostas pela 4.ª secção na assembleia de 23 d'agosto de 1892.

1) O estabelecimento dos caminhos de ferro de penetração e de acesso é o meio mais efficaz de apressar o desenvolvimento da civilização n'estes paizes. Estes caminhos de ferro podem dar lucros immediatos quando sirvam pontos commerciaes já importantes; todavia, mesmo nos casos muito frequentes, em que o capital do primeiro estabelecimento está destinado a ficar um certo numero de annos sem remuneração directa, nem por isso devem deixar de ser estabelecidos em consequencia dos serviços que prestam ás regiões atravessadas e á civilização em geral.

2) A maior parte das vezes é necessario que os Estados concorram para a construcção dos caminhos de ferro nos paizes novos sobretudo se os lucros directos não se podem realizar immediatamente. Umas vezes o Estado construe o caminho de ferro por sua conta, outras vem em auxilio dos concessionarios por meio de subvenções, que podem apresentar-se sob varias formas, especialmente nos paizes em que civilização alguma existe ainda. (Concessão de terrenos, riquezas naturaes, obras publicas, exoneração de taxas, applicação eventual do trabalho militar, etc., etc.)

3) As condições de construcção dos caminhos de ferro nos paizes modernos variam conforme as difficuldades peculiares a cada um d'esses paizes e a importancia provavel do trafego. O caracter d'estes caminhos de ferro é prestar-se o mais possivel á utilização mais completa das vias de comunicação naturaes que podem existir, e em particular das vias fluviaes. Além d'isso, são isentas das sujeições que impõe frequentemente nas regiões civilizadas a necessidade de servir centros de população, recommendados mais pelo seu valor historico ou administrativo, do que pela sua importancia commercial.

4) Quando o trafego parece não dever ser consideravel, convem adoptar os processos de construcção mais economicos; em

particular, o emprego da via reduzida tem, entre outras vantagens, a de reduzir o peso do material a transportar.

5) A não ser que em certos casos não seja particularmente facil multiplicar os pontos de ataque, ha geralmente vantagem em construir essas linhas pelo systema denominado telescópico, isto é, começando por uma extremidade da linha e proseguindo gradualmente os trabalhos, á medida que a linha constituida se torna praticavel.

6) Finalmente, em virtude da importancia do papel desempenhado pelos caminhos de ferro considerados como agentes de civilização e como vias de penetração e acesso, seria para desejar que o Congresso mantivesse a questão na ordem do dia da sua proxima sessão e fizesse d'esta questão assumpto para um inquerito o mais completo possivel sobre os resultados já obtidos.

QUESTÃO XXV

Relações internacionaes

Meios de desenvolver as relações internacionaes pelo que respeita ao trafego de mercadorias.

RELATOR M. de Perl.

O Congresso adopta as seguintes conclusões, propostas pela 4.ª secção na sessão de 23 (11) de agosto de 1892:

O Congresso é de opinião que, se é muito difficil chegar actualmente a um accordo internacional para o trafego das mercadorias de pequena velocidade, é muito para desejar e parece possivel estabelecer uma tarifa commum internacional para o transporte directo das mercadorias de grande velocidade.

O Congresso exprime o desejo de que a administração dos caminhos de ferro do Estado belga, que possui relações directas com quasi todos os caminhos de ferro da Europa, tome a iniciativa de preparar, para as mercadorias de grande velocidade, um projecto de tarifa commum internacional, assim como da repartição dos preços, e convoque em tempo opportuno uma conferencia dos diversas administrações de caminhos de ferro.

QUESTÃO XXVII

Estações e troncos communs. Distribuição de despesas

Letra A.—Distribuição das despesas das estações communs.—Regras relativas á distribuição da despesa d'uma estação commum entre as diversas linhas ali reunidas.

RELATOR M. Albert Urban.

O Congresso toma conhecimento, com o maior interesse, dos numerosos documentos colligidos pelo relator.

Letra B.—Distribuição das despesas dos troncos communs.—Regras relativas á distribuição da despesa d'um tronco commum entre as diversas administrações, que do mesmo se utilizam.

RELATOR Sir H. Oakley.

O Congresso agradece ao relator as importantissimas informações que alli prestou sobre as regras admittidas em Inglaterra para a construcção e exploração das linhas exploradas ao mesmo tempo por varias companhias.

Letra C.—Distribuição das despesas indivisas d'uma rede.—Regras relativas á distribuição das despesas geraes indivisas d'uma rede pelas diversas linhas, que a compõem.

RELATOR M. Carlier.

O Congresso escutou com vivo interesse as informações muito instructivas, que o relator resumiu no seu relatorio.

QUESTÃO XXVIII

Distribuição do trafego e tarifas communs

Letra A.—Distribuição do trafego d'uma rede.—Regras relativas á distribuição do trafego de mercadorias entre linhas da mesma rede (determinação do itinerario mais economico).

RELATOR M. d'Espregueira.

O Congresso adopta as conclusões seguintes propostas pela IV secção na sessão de 24 (12) de agosto de 1892:

Ha muitas vezes vantagem em fazer passar as mercadorias entre dois pontos d'uma rede por um itinerario differente d'aquelle que dá o menor percurso.

A determinação do itinerario mais economico depende d'um conjuncto de condições, entre as quaes podemos citar em primeiro lugar o perfil, que tem influencia preponderante sobre a despesa do transporte da tonelada kilometrica.

Além d'isso é preciso ter em conta as curvas, a organização do serviço de mercadorias, o prazo de entrega, etc.

Letra B.—Distribuição do tráfego de varias rês.—Regras relativas á distribuição do tráfego de mercadorias entre as linhas de duas ou mais rês paralelas ou concorrentes (bolsas communs, carteis, etc.)

RELATOR *M. Ch. de Schiller de Harck.*

O Congresso adopta as conclusões propostas pela IV secção da sessão de 23 (11) de agosto de 1892.

1) E' para desejar que a distribuição do tráfego de concorrencia seja objecto d'accordo entre os differentes caminhos de ferro, que d'esse tráfego podem compartilhar.

Nos accôrds d'este genero, com tanto que os caminhos de ferro contractantes conservem o direito de estabelecer as suas tarifas como lhes convier, os interesses dos caminhos de ferro podem ser salvaguardados sem nenhum inconveniente para os interesses do commercio e do paiz.

2) Não existem regras definidas para a distribuição do tráfego entre diversas rês concorrentes; e por occasião da conclusão d'um convenio, as bases segundo as quaes o seráfego dividido devem ser determinadas pelas companhias interessadas, d'uma forma especial e consoante considerações de equidade.

3) A attribuição de certa proporção do tráfego a um dos itinerarios concorrentes não implica necessariamente o transporte effectivo, por este itinerario, do tráfego que lhe é designado.

E' racional e desejavel que de facto o transporte seja feito pelo itinerario mais economico.

As receitas constituem na maioria dos casos uma bolsa commum, entrando em linha de conta, com intervallos regulares, a compensação em especie, estipulada no convenio.

Letra C.—Tarifas communs.—Principios relativos ao estabelecimento das tarifas communs em varias rês.

Linhas portuguezas

Mondego.—Foi prorogado por mais um anno o prazo concedido á companhia do caminho de ferro do Mondego para a construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, com as seguintes condições:

1.^a A companhia concluirá desde já o desvio junto á passagem superior de Ceira, a fim de se permitir perfeito transito sobre a estrada districtal n.º 109, Ceira á Palheira, lanço de Ceira ao Marco dos Pereiros;

2.^a Deverá da mesma forma ser terminada a serventia para a povoação de Ceira;

3.^a Desde já tambem deverá ser reconstruido o muro de suporte, que desabou no desvio feito ao kilometro 47 a 48, a fim de se evitar o estado perigoso para o transito publico n'aquelle ponto da estrada districtal n.º 106, Porto do Louredo, por Arganil, a Moita, a Taboa e a Avô.

Mormugão.—Foi publicado no *Diario* o decreto approvando o contracto addicional com a companhia do caminho de ferro de Mormugão, contrato pelo qual é acceita como sufficiente garantia a consignação dos direitos de abkari, na India portugueza.

A companhia desiste do direito que lhe dava o contracto de 1881 de exigir a remissão da linha em qualquer epoca. Só poderá usar d'este direito se a garantia das obrigações emittidas não fôr paga pontualmente pelo governo.

Sociedade de Geographia.—Na sessão d'esta sociedade de segunda feira 9, foi eleita, entre outras, a commissão de caminhos de ferro, sendo escolhidos para presidente o sr. Manuel Affonso d'Espregueira, vice presidentes os srs. Xavier Cordeiro, Pedro Folque, Perfeito de Magalhães e A. Sarmiento e secretarios os srs. Manuel Emygdião da Silva e o director d'esta *Gazeta*.

Linhas hespanholas

Sul de Hespanha.—Diz a *Voie Ferrée* que se annuncia para breve a constituição d'uma sociedade ingleza para construir caminhos de ferro no sul da Hespanha.

Uma das linhas mais importantes será a que parte de Bobadilla a Algeciras, na bahia de Gibraltar, a qual terá uma extensão de aproximadamente 110 milhas. Algeciras está apenas a 5,5 milhas de Gibraltar, que por este modo vae ficar, por assim dizer, ligada á rede central hespanhola e por conseguinte ao resto do continente.

Uma outra linha, que pertencerá á sociedade, será a de 250 milhas, que põe em communicação Murcia e Granada, com entroncamento em Aguilas.

Em relação á primeira, diz outro collega que esta linha foi construida por inglezes, com capitaes inglezes, e a imprensa ingleza não dissimula a satisfação de ver assim Gibraltar ligada á rede continental, para o que um vapor especial fará o serviço entre Algeciras e Gibraltar. Os paquetes do Lloyd Alemão, que fazem a carreira Genova-New-York; tocarão d'ora avante em Gibraltar.

Canfranc.—Segundo o *Diario de Avisos*, de Zaragoza, os trabalhos da linha de Canfranc continuam com grande actividade. Faltam poucos dias já para que a locomotiva chegue a Jaca, sendo em breve abertos ao tráfego 111 kilometros dos 140 que ha de Huesca á fronteira franceza.

A locomotiva percorre já os primeiros 100 kilometros, passando além do ponto considerado por todos o mais difficil de atravessar, para o qual foram construidos enormes muros, alguns dos quaes medem mais de 20.000 metros cubicos, e em que os alicerces, para assentarem em terreno firme, tiveram que ser profundados até 19 metros.

A passagem da Gorgocha, em frente da Peña, que tambem era considerado como difficil, faz-se com muita facilidade por meio de tunneis abertos em rocha durissima.

Para evitar a margem esquerda do Gallego, por onde era perigoso passar a linha, construíram-se duas formosas pontes de ferro de 5 tramos, uma de 150^m de comprimento, a da Peña, e outra de 4 tramos e 120 metros de extensão, a de Garoneta.

Norte.—Inaugurou-se a nova ponte de ferro que a Companhia do Norte mandou construir sobre o rio Medor na linha ferrea de S. Juan de las Abadesas, perto da estação de Vich, em substituição da que ali havia, e na qual era preciso fazer trasbordo desde o mez de setembro ultimo.

Martorell a Igualada.—Já chegou a Igualada o primeiro comboio que percorreu totalmente a linha desde Martorell.

Este caminho de ferro economico, na sua primeira secção, tem um percurso de 29 kilometros, contando-se n'elle as estações de Martorell, S. Esteban de Jatorivas, Beguda, Marquês, Piera, Vallbona, Capellades, Pobla de Claramunt, Vilanova de Camí e Igualada.

Linares a Almeria.—As obras d'esta linha continuam muito adeantadas.

A magnifica ponte do rio Guadalimar está concluida e a do Guadalquivir prestes a concluir-se.

Este mez ficarão collocados os tramos metallicos em outras 5 pontes mais pequenas, e dentro em pouco os trabalhos serão atacados em toda a extensão da linha.

De Valdepeñas a Calzada.—Segundo um collega de Valencia, na reunião celebrada entre peritos da Companhia e dos proprietarios para tratar da avaliação dos terrenos que atravessa este caminho de ferro não houve accordo, e, segundo parece, a Companhia pensa fazer o deposito necessario e emprehender as obras, para d'este modo, no menor prazo possivel, pôr em exploração a linha que passará por povoações importantes, taes como Moral de Calatrava e Granátula.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

O inspector do governo junto aos caminhos de ferro exigiu que se adopte uma disposição, pela qual o machinista possa verificar sempre que os freios estão fechados, e que portanto deve suspender a marcha do comboio. Mr. Urguhart estudou um meio, actualmente applicado a todos os comboios de passageiros do caminho de ferro Griazi-Tsaritsine; consiste n'um apito collocado na machina e posto em acção por meio de um diaphragma, ligado por um pequeno tubo ao tubo geral do trem. Quando o ar penetra n'este, o diaphragma, comprimindo-se, actua no apito, prevenindo o machinista. Quando ha incendio em qualquer compartimento, os viajantes fazem o signal, e o comboio pára rapidamente. Esta disposição tornou-se actualmente obrigatoria na Russia como complemento do freio automatico, nas linhas em que este se emprega nos comboios de passageiros.

Foram postos em circulação, na linha de Saintes a Augoulême, os primeiros wagons aquecidos a vapor. N'este novo systema, as carruagens são ligadas á machina por um tubo, em que o machi-

nista introduz o vapor por meio de uma torneira. Cada compartimento tem uma placa ondulada, quente, onde assentam os pés dos passageiros.

O Barão de Reinach, cujo fallecimento tanto tem dado que falar, era vice-presidente da Companhia do Sul da França e membro do conselho da administração d'Est-Algérien.

Com elle desapareceram as esperanças de realisar a combinação financeira em que se fundava o projecto de Metropolitano circular, do qual a sociedade Eiffel havia officialmente pedido a concessão.

A comissão dos caminhos de ferro foi de parecer favoravel ao projecto de lei, sobre a declaração de utilidade publica do caminho de ferro de interesse local, de cremalheira, a construir no territorio da communa de Turbie (Alpes-Maritimos).

RUSSIA

O *Jornal do Ministerio das Finanças* publica uma nota sobre o trafego do Caminho de Ferro Transcaspiano. A linha foi aberta em maio de 1889; tem uma extensão de 1.343 *verstes*, (1433 kilometros) desde as Costas da Caspiania a Samarcanda. Antes da construcção d'este caminho de ferro a unica via de communicacão entre os centros industriaes da Russia Europêa e a Asia Central era a estrada das caravanas de Kazalinsk, d'onde as mercadorias russas eram expedidas para Khiva, Boukhara, Samarcanda e Taschkent.

Depois da construcção da linha transcaspiana a exportação das mercadorias russas para a Asia Central augmentou mais de 110% elevando-se d'uma média annual de quatro milhões de *pounds* a 11.596.085 em 1891. O trafego total das mercadorias na linha transcaspiana subiu no mesmo anno a 21.737.226 *pounds*; o numero de viajantes foi de 202.408, além de 40.000 militares.

O assucar refinado contribuiu com 1.047.000 *pounds* para a exportação da Russia Europêa para a Asia Central.

Comparativamente ao anno precedente, a exportação total do assucar accusa um augmento de 271.220 *pounds*. Só para a Persia elevou-se de 400.000 rublos em 1884 a 7.500.000 em 1890.

Pela sua parte, a Asia Central forneceu á Russia em 1891, pela linha transcaspiana, 2.626.110 *pounds* d'algodão, 820.653 de cereaes, 492.601 de lã, 229.984 de passa de uva, 77.402 de couros, 71.026 de pelles, etc.

A média annual de importação do algodão era outr'ora de 500.000 *pounds*.

A linha transcaspiana favoreceu muito as importações dos chás das Indias, que se elevaram em 1891 a 120.357 *pounds*.

SUISSA

Accentua-se progressivamente o movimento que se produziu na Suissa, para a compra do troço explorado da linha P. L. M., e espera-se para breve a abertura de negociações n'este sentido.

Assegura-se, todavia, que o conselho federal estaria disposto, depois de effectuar a compra da via e respectivo material, e acalmado assim as susceptibilidades suizas, a confiar de novo ao P. L. M. a exploração d'este troço. Como se vê, apenas se trataria de decidir uma questão de principios e evitar de futuro toda e qualquer ingerencia estrangeira.

TURQUIA

Mr. Ralli, em nome dos capitalistas francezes, pediu ao governo a concessão de caminhos de ferro na provincia de Scutari d'Albania, não exigindo do Estado nenhuma garantia kilometrica, mas o direito d'exploração de florestas situadas no percurso das linhas a construir.

Uma offerta competidora foi apresentada por Mr. William Bright.

O imperador da Allemanha fez exercer a sua influencia pessoal junto do sultão, afim d'obter para o empreiteiro allemão Kaulla, concessionario do caminho de ferro d'Angora, a concessão de certos prolongamentos na Asia Menor, de preferencia aos empreiteiros francezes e inglezes.

O embaixador francez impressionou-se vivamente com esta resolução do imperador, fazendo as representações a este respeito, apoiadas por sua conta pessoal pelo embaixador inglez.

Comtudo parece provavel que a concessão será dada ao allemão Kaulla.

TRANSWAAL

Dizem de Pretoria que a linha do Sul dos caminhos de ferro neerlandezes está aberta ao trafego de passageiros até Pretoria, que se acha assim em communicacão com o mar pela nossa linha de Lourenço Marques.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa geral do 1.º de outubro de 1892

RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PARTE SEGUNDA

(Continuado do n.º anterior)

Em contrario do que se podia deprehender das conferencias havidas entre alguns membros d'este Conselho e o governo, o pedido dos corpos gerentes da Companhia não foi completamente attendido, e no *Diario do Governo* de 22 de abril ultimo era publicado o seguinte decreto:

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Tendo-me representado a Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes ácerca da necessidade de incluir temporariamente a receita das respectivas linhas na disposicão do artigo 38.º do decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1864, ou de adoptar outra qualquer providencia para obstar a que o serviço das linhas ferreas, de que é concessionaria, possa ser interrompido, pois que está sujeita a varias execuções, e, effectuada a penhora, torna-se impossivel a exploração, não bastando para evitar os resultados das execuções, que a ameçam, o accordo realisado com os representantes de obrigatarios, que deu logar á constituição de uma comissão delegada tirada do conselho de administração e de administradores nomeados pelos mesmos obrigatarios;

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

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

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

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

Considerando, porém, que a providencia n'este momento mais vantajosa para o Estado e para a companhia é a que melhor garantir a effectividade da intervenção simultanea dos differentes interessados na gerencia da empresa, como foi reconhecido no accordo, e na proporção no mesmo accordo estipulado, emquanto durarem as circumstancias difficeis da empresa;

Considerando que o Estado, além dos direitos derivados do contracto e de outros actos posteriores, tem hoje n'ella empenhados altos interesses, visto ser-lhe crêdor de réis 5.000:000.000 a 6.000:000.000;

Considerando que, nos termos da representacão, e mesmo em face das disposições especiaes do contracto, o governo está auctorisado a adoptar as providencias necessarias para garantir a representacão de todos os interesses na administração da empresa, emquanto não melhorar a sua situação;

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

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

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

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

A leitura d'este documento produziu nos corpos gerentes da Companhia a dolorosa e natural impressão do facto de verem desatendidos, no seu ponto principal, os seus justos pedidos, e por isso, reunidos os mesmos corpos gerentes, e aguardando explicações governamentais sobre o modo como o decreto de 21 de abril devia ser interpretado, fizeram subir ao Ministerio das Obras Publicas o seguinte officio:

Ill.^{mo} Ex.^{mo} Sr. — Com a publicação do decreto de 21 d'abril corrente, nos considerandos do qual o Governo entendeu que não havia que deferir á representação do Conselho d'Administração d'esta Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, datada tambem de 3 do corrente mez, ficaram os corpos gerentes da Companhia certos de que estavam nomeados dois representantes do Governo, para fazerem parte da nossa Comissão Delegada, e que havia sido por nós escolhida nos termos expressos dos estatutos.

Os corpos gerentes d'esta Companhia não apreciam, n'este momento, a maneira como se pretende additar a constituição da referida Comissão Delegada, porque teem em mira unicamente manter a mais perfeita cordealidade nas relações do Estado com a Companhia que representam, como é mister para os interesses da mesma Companhia. No emtanto, pôde entrar-se em duvida, pela forma da redacção do decreto, como hão de ser providas as vacaturas que se derem na referida Comissão Delegada, quer relativamente aos representantes dos obrigatarios, quer relativamente aos demais representantes dos accionistas.

Affigura-se aos corpos gerentes, porém, sem a menor hesitação, que as vacaturas, seja qual fôr o motivo legal porque se dêem, teem de ser providas da mesma forma como seriam, se o Governo, como crêdor da Companhia, não houvesse nomeado dois cavalheiros para fazerem parte da referida Comissão Delegada do Conselho d'Administração.

E porque este ponto é gravissimo, porque importa a fixação do mandato, que, nos termos das leis que nos regem, é sempre revogavel, pedimos a V. Ex.^a se digne mandar-nos declarar, se effectivamente os corpos gerentes abaixo assignados interpretam bem a doutrina do decreto citado, na forma como entendem que deve ser feita a substituição dos membros da sua Comissão Delegada, que foi nomeada nos termos do artigo 23.º dos estatutos d'esta Companhia, approvados por Alvará de 22 de setembro de 1887.

Deus Guarde a V. Ex.^a

Lisboa, 23 d'abril de 1892.

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Visconde de Chancelleiros, Ministro e secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

Antonio Maria Pereira Carrilho, vice-presidente. — *Conde de Magalhães*. — *Victorino Daiz Junior*. — *Manuel de Castro Guimarães*. — *Manuel José Monteiro*. — *Luiç Gonzaga dos Reis Torral*. — *Francisco Teixeira de Queiroz*. — *João Anastacio de Carvalho*.

Tem o voto o sr. dr. Antonio Centeno.

Tem o voto o sr. Manuel Paes Villas Boas.

Conde de S. Januario, presidente do Conselho Fiscal. — *Antonio Maria Pereira Carrilho*. — *Visconde de Mangualde*. — *J. P. Diogo Patrão*. — *Manuel José Alves Diniz*. — *Alfredo Mendes da Silva*. — *Visconde d'Alemquer*. — *João Lobo de Santiago Gouvêa*.

Nenhuma resposta teve este officio.

Os corpos gerentes da Companhia, na sua sessão de 28 de abril, não se oppondo ao funcionamento da comissão nomeada por decreto de 21 do mesmo mez, entenderam que deviam protestar contra o mesmo decreto, e esse protesto foi do teor seguinte:

Senhor!—O Conselho d'Administração e o Conselho Fiscal da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, eleitos na sessão da assembléa geral dos accionistas de 16 de janeiro proximo passado, surpreendidos com o decreto de 21 de abril ultimo, expedido pelo Ministerio das Obras Publicas, pelo qual se nomeia uma comissão composta de 5 cidadãos portuguezes e de 4 estrangeiros, para administrar provisoriamente esta empresa de conta da Companhia, expozeram immediatamente a Vossa Magestade, pelo mesmo Ministerio, as duvidas que esse decreto lhes suscitava e sollicitavam as necessarias explicações.

Esta exposição ficou sem resposta, mas em data de 27 do mes-

mo mez recebeu o presidente do Conselho d'Administração um officio, participando-lhe que no dia immediato tomava posse a comissão nomeada.

Os corpos gerentes da Companhia, reunidos em sessão no dia 28 do mesmo mez, deliberaram protestar contra a doutrina do referido decreto na parte relativa á nomeação de comissão administrativa, não se oppondo todavia á sua posse, para não aggravar as difficuldades subsistentes, mas accetando somente o facto pelo imperio das circumstancias.

Os corpos gerentes da Companhia não pôdem por esta occasião deixar de novamente submeter á alta consideração de Vossa Magestade os esforços, aliás coroados de excellentê exito, que empregaram para um accordo com os representantes dos portadores das obrigações da mesma Companhia.

Sem embargo da resolução da assembléa geral de 16 de janeiro ultimo, dando logar no Conselho de Administração aos Delegados dos representantes dos obrigacionistas, estes recusavam-se a tomar assento no conselho, como o governo de Vossa Magestade não ignorava, a ponto de fazer constar que, no interesse do credito do paiz e da Companhia, seria necessario que os eleitos directamente pelos accionistas chegassem a accordo com os delegados dos portadores das obrigações.

O Conselho de Administração, depois de haver estudado e tomado conhecimento dos negocios mais importantes da Companhia, o seu primeiro cuidado foi, pois, procurar por todos os meios dignos chegar ao desejado accordo com os comités dos portadores de obrigações, a fim de que elles tornassem effectiva a representação que a assembléa geral lhes tinha concedido, e viu com satisfação, repete, coroados de bom resultado os seus esforços. Depois, pareceu-lhe que não poderia trabalhar, desafogada e desassombradamente, no melhoramento das finanças da Companhia, sem uma providencia excepcional e temporaria promulgada pelo governo, que pozesse a Companhia ao abrigo de execuções e penhoras, porque estas, além de tornar difficil e embaraçosa a gerencia dos negocios da Companhia, poderiam trazer graves prejuizos aos obrigacionistas e a muitos dos crédores, em beneficio d'outros.

Resolveu, pois, o Conselho d'Administração, de accordo com o Conselho Fiscal, officiar ao governo, fazendo-lhe uma exposição succinta, mas clara, de todas estas circumstancias, e pedindo-lhe a providencia indicada, ou qualquer outra *analogá*, que a sua sabedoria lhe suggerisse, conducente ao desejado fim.

Grande foi, porém, a surpresa e a admiração de quasi todos os vogaes portuguezes dos corpos gerentes, quando appareceu, como medida salvadora, o decreto de 21 de abril, que, depois de varios considerandos, todos tendentes a demonstrar que a Companhia não carecia de providencia alguma extraordinaria para sahir das suas difficuldades, pois que as suas receitas não podiam ser penhoradas, termina, sem deduzir dos considerandos conclusão effectiva, por nomear uma comissão de 9 membros, dos quaes, repetem, 4 são estrangeiros, para administrar a Companhia, postergando por forma desusada a sua lei fundamental, que não permite nem reconhece outra administração que não seja a dos corpos eleitos em assembléa geral, ou delegados d'elles.

E, Senhor, a legislação actual vigente nada modificou a do decreto de 31 de dezembro de 1864, relativamente ás acções que pôdem impender sobre as empresas ferro viarias, legislação textualmente repetida no codigo do processo civil.

O serviço publico a cargo das Companhias constructoras e exploradoras tem tal importancia nas sociedades modernas, que não dispensa legislação especial, que attenda aos multiplicados interesses que se acham ligados a essas empresas. Ha o interesse publico, que não permite a interrupção do serviço confiado ás Companhias. Ha os interesses dos accionistas e dos diversos crédores, que, representando capitais importantes e envolvendo até certo ponto o credito do paiz, exigem dos poderes publicos a maxima attenção, para que por lei estejam salvaguardados sempre os direitos particulares, até onde o interesse publico o permite.

Era n'este intuito que foi apresentada á Camara dos Deputados, em 3 de abril de 1873, a proposta de lei n.º 99 C, convertida em 24 de fevereiro de 1874 no projecto de lei n.º 22, mas que não chegou a ser discutido.

Era com esses intuitos que os corpos gerentes da Companhia pediam a providencia extraordinaria e temporaria constante da sua dita representação de 9 de abril ultimo, e sem embargo da situação, n'este ponto, ser igual á de 1874, foi-lhes dito, depois dos representantes terem conseguido que os delegados dos crédores estrangeiros portadores de obrigações tomassem assento no conselho, que não havia que providenciar, e porque não houve que providenciar o governo intervém na administração da empresa de conta da Companhia!

Verdade seja que esse decreto diz que na substituição dos membros da comissão official seriam sempre attendidos os interesses que esses membros representavam.

Não consta, porém, do decreto quaes são esses interesses, e se a conferencia tida pelo illustre e respeitavel presidente da comissão official com o Conselho d'Administração, sobre a forma

de substituir os diversos membros d'esta, que eram membros da comissão delegada do Conselho d'Administração d'esta Companhia, representa uma forma indirecta de responder ás duvidas dos corpos gerentes na sua representação de 23 de abril ultimo, nem por isso essa representação deixou até hoje de ficar sem resposta official, e as penhoras nos bens da Companhia não tem deixado de se effectuar, o que também não pôde deixar de ser objecto de profunda magua dos abaixo assignados.

Nestes termos e em virtude da resolução unanime dos membros do Conselho Fiscal e da maioria dos membros do Conselho de Administração, tendo n'este ultimo votado a favor 8 representantes portuguezes dos accionistas, e contra 2 representantes portuguezes dos mesmos accionistas e 5 estrangeiros representantes dos comités de portadores de obrigações, os corpos gerentes da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes protestam para todos os fins que em direito couberem, perante o governo de Vossa Magestade, contra a nomeação d'aquella comissão, por julgarem este facto attentatorio dos direitos e exclusivas attribuições da Companhia que representam pela legitima eleição da assembléa geral dos accionistas, de 16 de janeiro de 1892, em perfeita conformidade com a lei das sociedades anonyms, do Código Commercial e dos seus estatutos.

Deus Guarde a preciosa vida de Vossa Magestade, como todos havemos mister. Na séde da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, 6 de maio de 1892.

Antonio Maria Pereira Carrilho. — Conde de Magalhães. — Manuel de Castro Guimarães. — Luiz Gonzaga dos Reis Torgal. — Manuel Paes Villas Boas. — João Anastacio de Carvalho. — Antonio Centeno. — Francisco Teixeira de Queiroz. — Victorino Vaz Junior. — Conde de S. Januario. — Dr. Carlos May Figueira. — J. P. Diogo Patrone Junior. — Antonio P. Carvalho. — Alfredo Mendes da Silva. — Visconde de Alcmquer. — João Lobo de Santiago Gouvêa. — Manuel Joaquim Alves Diniz. — Marquez de Fontes Pereira de Mello. — Visconde de Mangualde.

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Ampliação á tarifa especial A — grande velocidade

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, desde 1 de janeiro de 1893 (approvada por despacho de 17 de dezembro de 1892).

Procedencia, destinos ou vice-versa	Preços por classes			Prazo de validade	
	1. ^a	2. ^a	3. ^a		
Lisboa....	Odemira.....	6\$720	5\$290	3\$780	4
	Saboya Monchique ..	7\$040	5\$530	3\$960	5
	S. Marcos.....	7\$600	5\$960	4\$270	5
Beja.....	Odemira.....	2\$700	2\$110	1\$500	2
	Saboya Monchique ..	2\$880	2\$240	1\$600	2
	S. Marcos.....	3\$480	2\$700	1\$930	2
Faro	Saboya Monchique ..	2\$610	2\$030	1\$450	1
	S. Marcos.....	1\$980	1\$540	1\$100	1

As condições são as mesmas da tarifa especial A, grande velocidade, approvada por despacho ministerial de 17 de novembro de 1891.

Lisboa, 13 de dezembro de 1892.

O engenheiro director,
J. P. Tavares Trigueiros.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Compra d'oleo mineral

Propostas até o dia 19 de janeiro, á uma hora da tarde, para o fornecimento de 60:000 kilos d'oleo mineral claro e 60:000 kilos escuro, em barris, a entregar nos armazens da companhia, livre de todas as despesas. Depósito provisorio, 300:000 réis, o qual se tornará definitivo para o adjudicatario. As amostras typo estão

patentes na repartição central dos armazens. Propostas em carta fechada e lacrada ao engenheiro chefe dos armazens, na repartição de contabilidade.

Lisboa, 28 de dezembro de 1892.

Compra de relógios para estações

Esta companhia recebe propostas até á uma hora da tarde de 25 do corrente mez de janeiro, para o fornecimento de cinco relógios. As condições para este fornecimento estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 3 de janeiro de 1893.

Compra de parafusos e chavetas

Esta companhia recebe propostas até á uma hora da tarde de 30 do corrente mez de janeiro, para o fornecimento de parafusos de ferro para madeira e metal, de parafusos de latão para madeira e de chavetas de ferro.

As condições para este fornecimento estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

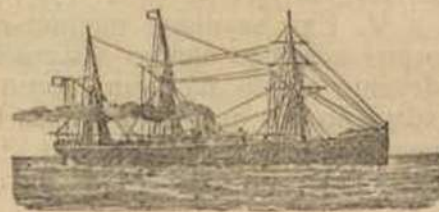
Lisboa, 9 de janeiro de 1893.

Typographia do Commercio de Portugal — 35, Rua Ivens, 41.

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 16 de janeiro o paquete THAMES para:

Pernambuco, Maceló, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

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

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

AGENTES

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

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

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

Recommandées

Lisboa.—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.

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

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

Lisboa.—Carlos C. Dias—vinhos, fructas, e outras commissões.—rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—José Monteiro da Silva—Travessa de S. Nicolau 19.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Santarem.—José F. Canha.
Portalegre.—Brito & Irmãos, agencia de despachos.
Porto.—Augusto Laverre—rua de S. Francisco.
Porto.—A. Alberto Gonçalves. rua das Flores, 85.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—casa de commissões.

Valencia d'Alcantara.—D. Laureano Fernandez.—Agente commercial e aduaneiro.
Madrid.—Cesar Féreal—Echegaray, 15 pral.
Londres.—Fernando Demolder—21 Gt St. Helens.
Liverpool.—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.
Manchester.—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.
Bruxellas.—P. Willem—Avenue Louise, 217.
Hambourg.—Augusto Blumenthal
Praga, (Bohemia).—Arthur Gobiet—Karolinenthal.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

N. B. — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE

LISBOA Braganza Hotel — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre. — Propr. Victor Sasseti.

LISBOA Hotel Durand — Rua das Flores, 71 — 1.^a class — English family hotel. — Proximo de theatros e centro da cidade. — Gabinete de leitura.

LISBOA Hotel Universal — Chiado — No centro da cidade, proximo de theatros, passeios, ministerios, etc. — Banhos — trens. — Preços modicos.

LISBOA Hotel Camões — Travessa de S. Nicolau, 13 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros. — Desde 1\$000 réis por dia.

LISBOA Grand Hotel Central — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA Hotel Alliance — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para familias — Diaria 1\$200 a 4\$500 réis.

LISBOA Hotel Atlantico — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre de la capitale et près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1\$000 à 2\$500 par jour.

LISBOA Grande Hotel Continental — Largo de S. Domingos, 16, proximo da estação central do Rocio — Serviço esmerado. — Prop. Manuel Gonçalves.

LISBOA Hotel Avenida — Maison de 1.^{er} ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Propr. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.

LISBOA London Hotel — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 19 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1\$000 réis em diante.

LISBOA Hotel Borges — Chiado, 108 — Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.

LISBOA Grand hotel de l'Europe. — Maison française de 1.^{er} ordre — au centre de la ville. — Prop. M. Estrade. 16, rua do Carmo.

LISBOA Hotel Francfort — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio. — Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 réis por pessoa.

LISBOA Meubles d'art et antiquités ameublements de style — Largo de S. Carlos, 30 e 32 — Propr. Augusto José Barreira.

CASCAES Hotel Central. — De 1.^{er} ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

CASCAES Hotel do Globo. — Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cozinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

CINTRA Lawrence's Hotel — Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e salas por preços modicos.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000. — Prop. João Nunes.

CALDAS DA RAINHA Hotel Central. Largo das Gralhas, 28. O mais proximo do estabelecimento balnear. Prop. Joaquim Antonio dos Santos.

CALDAS DA RAINHA Hotel Alliança. — Rua do Olival, 51. Bom tratamento e aceio; preços: 1\$000 a 1\$500 rs. Prop. J. A. S. Vasconcellos.

COIMBRA Hotel dos Caminhos de Ferro — No centro da cidade. O maior aceio e conforto. Preços modicos. Praça 8 de maio, 27. Prop. J. Gomes Ribeiro.

LUSO-BUSSACO Hotel Lusitano. — Serviço regular; bons quartos e aceio. Preços: 900 a 1\$200 réis cada pessoa. Prop. Antonio Pereira da Silva.

LUSO-BUSSACO Hotel Serra. — Magnificos quartos, boa meza, lindas vistas e jardim. Preços 900 e 1\$000 conforme os quartos. Prop. Manuel G. Serra.

BUSSACO Hotel Restaurant da Matta. — Service de 1.^{er} ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH Grand hotel Club. — Magnificas accomodações, asseio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado. Prop. A. de S. Romão.

PORTO Hotel de Francfort — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.^a ordem. — Prop. Adriano & François.

PORTO GRANDE HOTEL DE PARIS. — Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville Bains, salons de lecture et de réception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues. — Aufrère, propriétaire.

PORTO Hotel Bragança. — Aceio, mesa abundante e variada, vinho à discreção. Diaria, 1\$200 a 1\$000 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.

PORTO Grande hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

PORTO Hotel Continental. — R. Entreparedes (Frente a Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós.

PORTO Grande Hotel Portuense. — Batalha, 122. Serviço de 1.^a ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1\$200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

PORTO Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos, caixa do correio etc. Aceio e bom serviço. Preços de 1\$000 a 1\$400 réis diários.

VIZEU Hotel Mabilia. — R. de D. Duarte, 12. Bom serviço de mesa, variado sortimento de vinhos, bom serviço de quartos, tudo com aceio e limpeza. Preços commodos.

COVILHÃ Hotel Central do Castella — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1\$000 réis por dia.

VALENÇA Hotel Rio Minho — Junto á estação. Serviço esmerado. Prop. José João de Souza.

VIGO Hotel Continental — Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos etc. Preços 1\$200 a 1\$600 por dia. Prop. João José de Souza.

VILLA VIÇOSA Hotel Villa Viçosa. — Rua de Santa Luzia. Acaba de abrir n'um dos mais bonitos sitios da villa. Commodidades, aceio e bom tratamento; preços rasoaveis. Prop. Menezes & Irmão.

GOUVEIA Hotel Hortas. — Paragem indispensavel a todos que se dirigirem á Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

SOCIEDADE ANONYMA DAS

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

Material de guerra para engenharia e artilheria

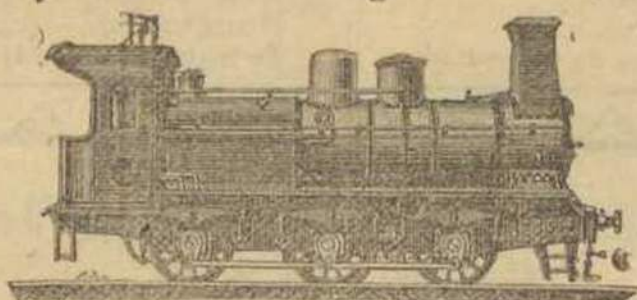
Locomotivas

de todas as forças, desde 3 até 30 toneladas para vias normaes e reduzidas.

Machinas de vapor

aperfeiçoadas, para iluminação electrica, moinhos, fabricas de gelo, fição, etc.

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



Locomotivas de 40 toneladas

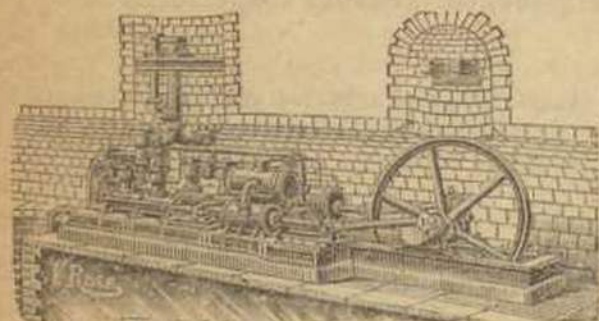
Caldeiras de vapor de todos os systema

Instalações hydraulicas para portos de mar

Distribuição de força por aguas com forte pressão. Bombas de pressão. Accumuladores. Gruas. Tubos etc.

Especialidade de machinas para minas

Machinas de esgoto subterraneas Compound, privilegiadas. Machinas de extracção, de valvula. Compressoras d'ar. Cabrestantes de ar comprimido. Ventiladores, etc.



Machina de esgoto subterranea Systema Compound, privilegiado

Tubos fundidos verticalmente.

Bombas a vapor para poços

Machinas alimentares.

ESTALEIRO NAVAL

Barcos. Rebocadores. Dragas.

Turbinas do systema MAHLER

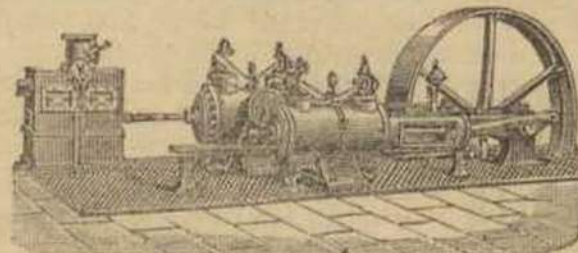
Pecas de fundição de todas as classes

Pecas de caldeiraria de todas as qualidades

M. FR. TIMMERMANS ENGENHEIRO



Grua hydraulica com cavaletes em uso no porto de Antuerpia



Machina motora systema Compound, privilegiado

Machinas para metallurgia

Machinas sopradoras. Apparelhos para aquecer o ar. Bombas de serviço. Motores e apparelhos para laminadores. Convertidores. Gruas hydraulicas. 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: CHANTIERSMEUSE, (LIEGE) — A. B. C. CODE USED, 1883

MATERIAES DE CONSTRUCCÃO

Nos armazens de **J. LINO** se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios
CONSTRUCCÃO URBANA a saber:

Madeiras

de todas as qualidades e dimensões, soalhos aparelhados, parquets nacionaes e estrangeiros, madeiras para marcenaria, ditas para carruagens, ditas em folhas para machinas de recortar, portas feitas, molduras e guarnecimentos, chalets de madeira de todos os tamanhos.

Material de ferro, zinco e chumbo

Vigas de ferro, chapas de ferro ondulado para coberturas, grades para sacadas, peitoris e almofadas, ventilladores fixos e de rotação, depositos de ferro galvanizado para agua, caixilhos de ferro e vidro para dar luz a subterraneos, banheiras de ferro de superior qualidade, placas de ferro esmaltadas para letreiros e numeração, fogões de ferro e marmore para salas com todos os seus pertences, lavadouros de ferro e grés para cosinha, tubos de ferro e chumbo para encanamentos, torneiras e valvulas de metal para os mesmos, zinco e chumbo em chapa para telhados, ornatos em zinco para chalets, cataventos, agulhas, florões, lucarnes, trapeiras, pregaria de arame, etc., etc.

FOGÕES PARA SALAS

de ferro com guarnições de marmores de diferentes cores e com todos os seus pertences, etc., etc.

Material ceramico

Tubos de grés superior, lavatorios de todos os feitios, bacias, syphões e apparelhos para retetes, telha franceza legitima de Marselha, dita vidrada de cores, ladrilhos mosaicos nacionaes e estrangeiros, tijolos de todas as dimensões e qualidades, ditos refractarios, barro refractario, azulejos de faiança e pó de pedra, ditos estrangeiros, panneaux em azulejos de cores, vasos, estatuas e balaustres para platibandas, telhas de vidro para claraboias, etc., etc.

MATERIAL PARA ESTUQUE

Cal em pedra, areia do Rio secco, gesso, e ornatos em carton pierre.

MATERIAES DIVERSOS

Cimento de Portland, cal hydraulica de Marselha, pozzolana dos Açores, chapa de magnesia para forrar chalets, barracas, etc., ardósia para telhados, dita para guardas de sumidouros, vidraça para janellas, vidros polidos francezes, vitraux de cores, inducto impermeavel para preservar da humidade paredes, madeiras, etc., tintas preparadas, alvaiades, oleos e vernizes de superior qualidade, feltro asphaltado para coberturas economicas, utensilios para obras, pedra d'afiar ferramentas, etc.

Fornecem-se Catalogos e Preços correntes a quem os solicitar nos escriptorios dos armazens

58 — RUA DO CAES DO TOJO — 35

Telegrammas a **LINO — LISBOA**