

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

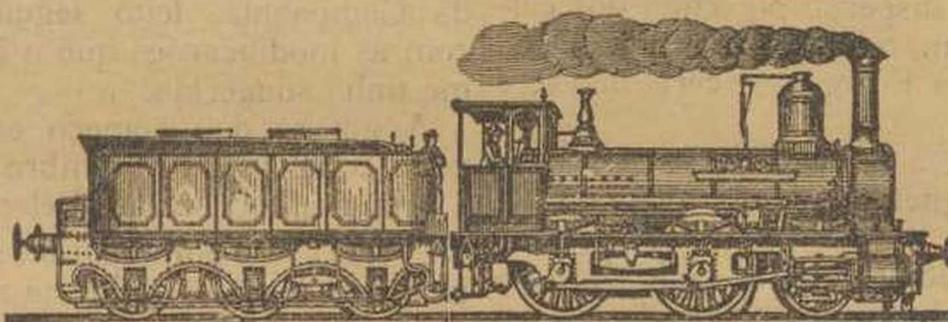
CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHO DE 5 DE MARÇO DE 1888 DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Proprietário-Diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Engenheiro-consultor

C. XAVIER CORDEIRO



REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO. — Madrid — Redactor, D. Juan Eloy de Bona — Preciados, 33
Paris. — G. Pessard — Rue Montmartre, 131.
Derby — George James Pratt — Adjunto do serviço de Tracção da companhia Midland Railway

AVISO IMPORTANTE

Por acordo com as direcções respectivas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* distribue sempre, como anexos, as tarifas especiais de transporte em todas as linhas ferreas portuguesas, acompanhando-as de artigos explicativos.

Continuamos hoje a tratar das Novas tarifas da Companhia Real, que brevemente vão ser postas em vigor (vide a pag. 131 d'este número).

SUMMARIO

Arganil-Covilhã e Mirandella-Bragança. — Algumas palavras sobre a tracção mecanica, *continuação por M. Hermann*. — As novas tarifas da Companhia Real, VIII — Parte oficial, *portarias de 7, 10, 11, 12 e 14 de junho*. — A Paris por 5 libras. — O Norte de Hespanha em crise. — De Coimbra à Covilhã. — Companhia Carris de ferro de Lisboa. — De Salamanca à Fronteira. — A rede ao norte do Mondego. — Arrematações e concursos. — Carteira dos accionistas. — Boletim financeiro, *por B. dos Santos*. — Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amesterdão e Bruxellas. — Receitas dos Caminhos de ferro. — Commercio portuguez no primeiro trimestre de 1888 89. — Linhas portuguesas. — Linhas estrangeiras. — Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta, *parecer do conselho fiscal*. — Notas varias. — Avisos de serviço. — Annuncios.

ARGANIL-COVILHÃ E MIRANDELLA-BRAGANÇA

Ao entrar no prelo o nosso numero de hoje, anima-nos ainda a esperança de que a sessão legislativa, com todos os seus appendices de prorrogações successivas, não se encerrará sem se votar o projecto d'estas duas linhas ferreas, que tão reclamado está sendo por todas as povoações que d'ele tanto necessitam.

Os desejos d'esses povos teem-se traduzido nas representações que temos publicado, e em outras que diariamente estão sendo enviadas ao parlamento; mas, embora essas reclamações não viensem á publicidade das camaras e dos jornaes, é bem de ver quanto ás nossas provincias de Traz os Montes e Beira interessam estas linhas, sabida a importancia das povoações que elas vão servir e pôr em communicacão, povoações hoje separadas, alheias do resto do paiz, pela falta de meios de transporte.

Foi o conhecimento d'estes factos que levou o actual ministro das obras publicas, como o seu antecessor, a apresentar ao parlamento a proposta da concessão d'estas novas vias ferreas, e será ainda elle que aconselhará os nossos legisladores a votarem um tão grande melhamento para o paiz.

Como se sabe, as duas linhas serão feitas com garantia de juro, mas é mister notar que essa garantia pouco ou nenhum encargo representará para o thesouro, porque se limita a assegurar o juro das obrigações necessarias para o desenvolvimento da rede, e comprehende-se bem que os rendimentos d'esta, dadas as condições das zonas que vae servir, não carecerão, como n'outras tem sucedido, de se utilizarem do auxilio official.

Avançamos mais: tanto a linha de Mirandella a Bragança como a de Arganil á Covilhã, verão desenvolver consideravelmente o tráfego das duas existentes, a de Foz Tua, em exploração, e a de Coimbra a Arganil, em construcção, e darão, portanto, em resultado, o accrescimo de receitas d'estas, ou o que é o mesmo, a diminuição ou desaparecimento do encargo que a primeira está representando, e a segunda, se não se votar o seu prolongamento, poderá acaso vir a dar.

E' tempo, pois, ainda, de pensar n'esta questão de tal importancia para aquellas provincias, das mais populosas e, até hoje, das menos protegidas pelos melhamentos publicos, e não regatearemos o nosso aplauso aos que, discutindo e resolvendo assumpto de tal magnitude, fecharem com chave de ouro o periodo legislativo.

ALGUMAS PALAVRAS SOBRE A TRACÇÃO MECHANICA

(Continuado do numero antecedente)

Resta-me fallar agora no emprego da electricidade como força motora para os carros americanos.

Creio que paucos duvidarão que não seja este o sistema definitivamente adoptado em um futuro pouco distante. Já hoje existe um grande numero de carros electricos funcionando com a corrente que recebem de um conductor suspenso a uma altura de 6 metros por cima dos carris. Este sistema de fornecer a corrente é o mais economico de todos e por isso não admira que se esteja adoptando com tanta rapidez. A Companhia de Tramways de Brookline talvez a mais importante no mundo, que tinha em 1888 1:700 carros e 9:000 cavalos, resolveu adoptar o sistema electrico em algumas

das suas linhas, isto depois de ter estudado com o concurso de engenheiros dos mais habéis n'esta especialidade todos os outros systemas conhecidos.

Em janeiro d'este anno já aquella companhia possuia 30 carros electricos em serviço, declarando-se o presidente o sr. Whitney inteiramente satisfeito com o novo systema.

Mas se as auctoridades de Brookline consentiram na collocação d'um conductor suspenso por cima dos carris, assim como o permittiram muitas outras cidades na America, entre nós, na velha Europa, de certo não será permittido isso.

Perde-se bastante, porque a tracção electrica empregada d'aquelle modo custa metade do que custa a tracção animal.

E' verdade que o conductor exterior pôde ser substituido por um conductor subterraneo collocado em um canal inferior ao nível da calçada, ao centro dos carris, mas as despezas de installação d'este systema são tão grandes e o bom exito tão incerto que provavelmente nenhuma companhia cometerá a imprudencia de o estabelecer em ponto grande enquanto se não encontrar disposição que offereça mais garantias.

Pelo lado economico, assim como pelo que diz respeito à parte technica, está provado pela experiença adquirida nos diversos caminhos de ferro com tracção electrica, que existem na Allemanha, Inglaterra, na America, em França e na Suissa, que o systema electrico com conductor aereo é o unico que pôde substiuir a força animal com notavel vantagem.

Entretanto a electricidade pôde tambem produzir a força de tracção sem o emprego do conductor ao longo da linha, e é o que se consegue com o emprego dos acumuladores electricos. Estes fornecem a corrente electrica como todas as outras pilhas no momento de se fechar o circuito.

Já em 1882 mr. Phillipart apresentou em Paris um carro electrico munido d'uma batteria de accumuladores. N'esta época, porém, estas batterias achavam-se ainda bastante imperfeitas, e d'isso proveio o mau resultado que deram aquellas experienças. Não afrouxaram porém as diligencias d'aquelles que se occupavam do aperfeiçoamento dos accumuladores, e isso permitti que no concurso internacional de Anvers, em 1885, o carro Julien levasse a palma a competidores tais como as locomotivas a vapor de Wilhinson e Krauss, e os carros automotores de Rowan e Beaumont.

N'este concurso o carro electrico de mr. Julien obteve o diploma de honra, isto é o primeiro premio.

E' verdade que n'este concurso não se podiam fazer comparações nem investigações sobre o valor absoluto do systema electrico, mas o facto do carro Julien, comparado com um systema tão provado como é o do carro a vapor, obter uma classificação d'aquellas, mostra que o problema se considerava resolvido em principio.

Ao mesmo tempo que o carro Julien mostrava o grande progresso realizado na fabricação dos accumuladores, em Londres procedia-se a ensaios identicos com um carro do systema Reckenzaun.

Os resultados obtidos com estes dois carros, Julien e Reckenzaun, tanto em Anvers e Londres como em Berlim e Hamburgo, chamaram naturalmente a attenção de algumas companhias de tramways, entre elles a de Lisboa, que pela iniciativa dos seus directores os srs. dr. Bizarro, engenheiro Pires e sr. Maia Cardoso resolveram desde logo experimentar a tracção electrica com um carro Julien, fazendo-se estas experienças nas condições mais economicas, pois todos sabiam que a classificação do concurso internacional de modo nenhum significava

que o novo systema não tivesse ainda muitas deficiencias de detalhe que só na pratica corrente se podiam reconhecer e remediar.

Algumas d'essas deficiencias eram já conhecidas antes de experimentarmos o carro Julien, e como ao mesmo tempo se deu a circunstancia de se demorar muito o carro que se mandou vir de Bruxellas, por isso a Direcção resolveu construir um segundo carro nas officinas da Companhia, feito segundo as minhas indicações e com as modificações que o estudo dos outros systemas me tinha suggerido.

Assim se deu começo ao segundo carro, que só se pôde concluir em novembro do anno passado, fazendo a primeira carreira até Belem a 18 d'este mez.

N'este carro empregaram-se tanto quanto possivel elementos differentes, afim de se obterem as vantagens da comparação. Assim no carro Herrmann empregou-se uma batteria da Electrical Power Storage C.^a e como motor deu-se a preferencia ao de Immisch que tinha obtido o primeiro premio na exposição de Londres de 1886.

O carro Julien foi o primeiro que se pôz a funcionar, começando o serviço a 29 de agosto de 1887.

Houve, como era natural, muitas dificuldades de detalhe, o que também aconteceu em todas as outras partes onde se fizeram ensaios identicos, como bem claramente o dizem os relatorios da Companhia dos Tramways de Bruxellas, e como igualmente se menciona no interessante relatorio do sr. Huber sobre os Tramways de Hamburgo.

Assim, logo nos primeiros dias se deu o accidente de se quebrar a cadêa de ferro que transmite o movimento ao eixo motor do carro.

Substituida esta cadêa por outra de aço obrou-se a repetição d'aquelle desastre. Porém este inconveniente não provinha unicamente da fraqueza do material de que era feita a cadêa: a causa principal que tinha motivado aquelle desastre era devida à variabilidade da distancia entre os dois eixos que a dita cadêa liga entre si, variabilidade proveniente da mobilidade que o eixo motor tem no plano vertical.

Esta circunstancia, além de submeter a cadêa a choques a que ella não podia resistir, tem ainda um outro inconveniente de não menos importancia que é o gasto muito rapido a que estão sujeitos os dentes das rodas e além d'isso o perigo d'um choque mais forte poder produzir a roptura dos dentes.

Este defeito não se podia remediar no carro Julien, mas evitou se completamente no carro Herrmann.

N'este carro o paralellismo dos eixos da cadêa é constante e não varia com a mobilidade do eixo motor no plano vertical.

O apparelho de conduzir o carro, o commutador, mostrou-se tambem bastante deficiente, a sua deterioração é muito rapida, dando isto lugar a ser necessario substituir aquelles dois apparelhos no fim de 6 meses de serviço. Era este um dos inconvenientes de que eu já tinha conhecimento e que facilmente se comprehende da simples inspecção do apparelho, porque é natural que tendo logar a roptura do circuito, sem reducção prévia da intensidade da corrente, a faísca de roptura não podia deixar de ser muito volumosa e causar por esse motivo a fusão das superficies de contacto.

E como a operação de cortar o circuito se faz um grande numero de vezes durante o trajecto, facilmente se comprehende que não podia deixar de ser mau o resultado d'uma tal disposição. No novo carro a roptura do circuito não se faz senão depois de ter diminuido a intensidade da corrente, e além d'isso essa roptura faz-

se sempre em condições tais que nunca prejudicam os contactos do cylindro de agrupamento.

No commutador do sistema Herrmann ha ainda uma outra particularidade de bastante importancia, que é a passagem directa d'um qualquer agrupamento para o estado zero.

Em quanto que no outro, se o carro estiver funccio-nando com o agrupamento n.º 2 e se quizer passar a zero para parar, é necessario primeiro cortar a corrente produzida por este agrupamento, estabelecer o agrupamento n.º 1, e só depois d'este ter sido cortado é que se alcança o estado de zero, e é quando começa a paragem do carro.

O resultado final d'esta disposição é ser mais morosa a paragem e haver além d'isto um consumo inutil de electricidade, bastante importante pelo facto de se repetir em cada paragem do carro, e como é sabido as paragens dos tramways são muito frequentes.

(Continua)

H. Herrmann.

AS NOVAS TARIFAS DA COMPANHIA REAL

VIII

Continuemos dando os detalhes dos novos preços por mercadoria:

Despojos de animaes (excepto tripa secca). — Esta generalidade é nova nas tarifas portuguezas, posto exista desde muito nas linhas estrangeiras. Comprehende os chifres em bruto, cascós, raspas para colla, aparas de couros, cebos em bruto e outras designações que ficam sendo taxadas pela 3.ª serie as pequenas remessas, pela 4.ª as de 500 kilos e pela 5.ª as de wagons de 6:000 kilos.

Drogas. — São variadissimos os preços applicaveis actualmente a estes transportes, pois se dividem em finas e ordinarias, não designadas e especificadamente designadas.

As drogas finas em geral acham-se entre Lisboa e Porto a 21,19 em remessas de 1:000 kilogrammas. Ficam a 22 em qualquer condição de peso.

Entre Lisboa e Crato a Abrantes estão a 14; ficam a 23.

As drogas ordinarias estão em pequenos percursos entre Lisboa e as estações de Alhandra a Torres Novas, ambas inclusivè, a 17 e sem condição de peso.

Ficam para Alhandra a 19 e para as demais até Torres Novas a 15, e em qualquer peso. Entre Lisboa, Abrantes e Crato estão a 13. Ficam a 13 igualmente.

Sobre Badajoz estão a 18,11. Ficam a 12.

As drogas não designadas estão entre Lisboa e Coimbra a 16,28; ficam, sendo finas, a 22 e ordinarias a 12.

Entre Porto e Coimbra estão a 23,67; ficam a 23 sendo finas, e a 13 sendo ordinarias.

O sumagre, o sarro de vinho, e a caparosa estão a 15 réis entre Lisboa e Porto nas remessas de 1:000 kilogrammas.

Ficam a 12 desde 500 kilogrammas.

Entre Lisboa e Coimbra estão a 16; ficam a 12.

Entre Porto e Coimbra estão a 17; ficam a 13.

Entre Lisboa, Crato e Abrantes estão a 10 réis. Ficam a 13.

O almagre e o ocre (igualmente drogas muito ordinarias) estão entre Lisboa e Porto a 12 réis por remessas de 1:000 kilogrammas. Ficam a 12.

Entre Porto e Coimbra estão a 14; ficam a 13.

Entre Lisboa, Crato e Abrantes estão a 10; ficam a 13.

O pó de sapatos, o anil e o acido sulphurico (drogas igualmente ordinarias) estão entre Lisboa e Porto a

21,19 (excepto o ultimo que está a 15) e em remessas de 1:000 kilogrammas. Ficam a 12.

Entre Lisboa e Coimbra estão a 16. Ficam a 12.

Entre Porto e Coimbra estão a 24. Ficam a 13.

E' pois como se vê variadissimo o preço actual d'estes transportes e foi mister sujeitá-los a uma forma determinada. Para isso são divididos na tarifa nova em 2 grupos genericos apenas:

Drogas finas e drogas ordinarias. A forma de distinguir umas das outras é o seu acondicionamento. Assim, as drogas que se apresentem em caixas, latas ou garrafas são consideradas «drogas finas»; as que se apresentem a granel, *em saccos, barricas, garrafões, bairis ou surrões*, são consideradas como *drogas ordinarias*.

As drogas finas, seja qual for o peso, ficam pagando:

26 réis nos percursos de 6 a 30 kilometros, 24 réis nos de 31 a 100, 23 nos superiores a 200.

As drogas ordinarias ficam em qualquer peso a 19 réis nos percursos de 6 a 30 kilometros, a 15 nos de 31 a 100, a 13 nos de 101 a 200, e a 12 nos superiores a 200.

Ficam pois bastante beneficiados estes transportes.

Encerados. — Ficam sendo taxadas pela 1.ª série unicamente as expedições que não perfazam 500 kilos; todas as demais pagam a 2.ª série cujos typos são, como se sabe, 26, 24, 23 e 22 réis.

Entulho. — Vide o que dissemos nos numeros anteriores sobre *brogau, cascalho, etc.*

Enxofre. — Sendo uma droga especialmente dedicada a usos agrícolas, foi destacada das demais, applicando-lhe a nova tarifa a ultima série desde 500 kilos, com o fim evidente de beneficiar o uso a que é destinada.

Escorias. — No mesmo caso do *chumbo*.

Esparto em bruto. — Veja-se o que dissemos sobre *cabos*.

Estanho em bruto. — Igual a *chumbo*.

Estopa em rama ou cardada. — Actualmente só tem tarifa especial as remessas procedentes de Lisboa para Formoselha, Coimbra e outras até Porto, para Abrantes, Crato e estações do ramal de Torre das Vargens e as do Porto para a zona de Coimbra á Mealhada.

E não obstante é este um genero que se produz em todo o paiz, em maior ou menor quantidade e se transporta em todos os sentidos. Por isso a nova tarifa que lhe applica os typos da 3.ª série em todos os casos, menos nos wagons completos que só pagam pela 4.ª, deve dar bons resultados para os expedidores.

Estrumes. — Vide *adubos*.

Fachino. — Preços iguais aos de *cisco, cinzas, etc.*

Farinhas e farellos. — Um genero, que tão discutido tem sido nos ultimos tempos, não podia deixar de merecer um estudo especial para a adopção de preços especiaes na nova tarifa.

Actualmente nos percursos superiores a 200 kilometros ha tarifa especial para wagons completos ao typo de 12 réis; nos percursos inferiores ou nas expedições de menor peso os typos são de 13 e 14 réis por kilometro.

Pela nova tarifa 1, as expedições de pequenos pesos ficam pagando typos reduzidos de que hoje não disfrutam, isto é, as que não pesem 500 kilos e que hoje são taxadas pela tarifa geral ficam sendo taxadas pelos typos da 4.ª série, 11 e 12 réis, segundo os percursos; as de 500 a 1:000 kilos, que hoje tambem pagam, na maior parte, por tarifa geral, porque só ás de 1:000 kilos ou pagando como tal, se applica em Leste e Norte a especial n.º 12, gosarão dos typos da 5.ª série, e as de wagons completos descem de 14 réis a 13 e a 10 réis nos pequenos percursos, de 13 a 9 réis nos de 100 a

200 kilometros e de 12 a 8 réis nos percursos superiores a este.

A propria tarifa n.º 19, hoje existente entre Lisboa e Coimbra a Porto, que é uma das mais baratas de toda a rede portuguesa em pouco fica prejudicada pela tarifa nova, e ainda assim só na maior distancia é que se nota a pequena diferença, porque nas expedições de Lisboa para Coimbra, que hoje pagam 25 $\frac{1}{2}$ réis por wagon de 10:000 kilos ficará o preço do transporte reduzido a 22 $\frac{1}{2}$ ou menos 3 $\frac{1}{2}$ por wagon. Juntando a esta a enorme vantagem da applicação d'aquele bases em todos os percursos e *em todas as linhas*, ter-se-hão os resultados beneficos para o publico da tarifa em projecto.

Feno verde ou prensado. — Veja-se palha.

Ferragens ordinarias. — Todos que transportam este genero apreciarão bem as vantagens da nova tarifa, se lhes dissermos que os preços que vão ser applicados serão os da 4.ª série 19 a 12 réis segundo os percursos.

As ferragens que tanto se transportam entre Porto e Lisboa ao preço de 5 $\frac{1}{2}$ réis por 1:000 kilos ficam pagando seja qual for o peso da remessa, á razão de réis 4 $\frac{1}{2}$ 480.

Ferro e aço em arcos, barras, chapa, folha e lingotes. — Os preços applicaveis serão os das séries 4.ª, 5.ª e 6.ª que já temos repetidas vezes explicado.

Fundições ordinarias. — No mesmo caso.

Ferro e aço forjado em obra ordinaria ou de caldeireiro. — Pertencem-lhes as séries 3.ª, 4.ª e 5.ª segundo os percursos e pesos.

Filaça. — Será esta mercadoria taxada pela 3.ª série em expedições até 6:000 kilos e pela 4.ª as superiores a este peso.

Fio de algodão. — Já tratámos do *algodão em fio*, que é a mesma coisa.

Folha de Flandres em bruto. — Os mesmos preços e condições de *cobre em bruto* e *de ferro forjado* de que já tratámos.

Folha de Flandres em obra. — Só ás pequenas expedições até 500 kilos fica sendo applicável a 2.ª série. As superiores a este peso pagarão pela 3.ª.

Forragens prensadas. — Veja-se palha.

Fructas secas ou verdes. — É-lhes applicável em todos os casos a 4.ª serie, cujos tipos são, como se sabe, 19 a 12 réis. Ora basta ver, para as fructas secas, que actualmente as tarifas mais beneficiosas que existem são a n.º 8 entre Lisboa e Coimbra a Aveiro, que fixa o tipo de 16 réis, e a n.º 6 que se applica a todos os percursos a 19 réis, para se conhecer o importante abatimento que vai ser adoptado.

As fructas verdes que hoje se transportam a 17 réis; unicamente ficam prejudicadas nos percursos até 34 kilometros porque nos superiores lucram 2,4 ou 5 réis por kilometro.

Gelo. — Para facilitar as variadas applicações d'este artigo e o desenvolvimento da sua industria no paiz foi assimilado á *agua* na 6.ª série em todas as condições de peso e percurso.

Gesso. — Nas mesmas condições dos demais materiaes de construção como *cimento* etc.

Gommas resinosas. — Os mesmos preços de *alcatrão*, *breu* etc.

Graxa de lustro. — Fica nas séries 2.ª, 3.ª e 4.ª segundo os pesos.

Grossaria. — As pequenas remessas taxar-se-hão pela 3.ª série; as demais pela 4.ª desde 500 kilogrammas.

Grude. — Entre Porto e Lisboa fica ao mesmo preço que actualmente, mas reduzindo-se o peso a 500 kilos;

por wagon completo desce de 7 $\frac{1}{2}$ 500 a tonelada a réis 5 $\frac{1}{2}$ 500.

A applicação geral que corresponde a esta mercadoria é a da 2.ª ou 3.ª série por wagon completo.

Guano. — Vide o que dissemos sobre *adubos*.

Impressos. — Não ha hoje tarifa especial para impressos, pelo que estes ficam muito beneficiados pagando os tipos da 1.ª ou 2.ª série, quando acaso se apresentem por wagons completos de 6:000 kilos.

Instrumentos agricolas. — A applicação dos tipos da 3.ª série ás pequenas expedições, e da 4.ª a todas as demais desde 500 kilos representa um grande beneficio para a agricultura e foi certamente o fim a que a companhia visou reduzindo tão consideravelmente os seus preços d'aplicação, n'estes transportes.

Desde a publicação da nova tarifa o pequeno agricultor poderá mandar encommendar aos grandes centros do paiz o instrumento que a sua lavoura necessitar, ou adquiril-o mesmo de outra povoação proxima, que de toda a forma lhe será transportado por um preço benficioso.

Estamos em meio da nossa tarefa da especificação de mercadorias; continual-a-hemos no proximo numero.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.ª repartição

CAMINHOS DE FERRO

Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, aprova o projecto, datado de 9 de maio findo, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, de uma passagem de nível da estrada real n.º 12 (Coimbra a Celorico) ao kilometro 2,796 do 1.º lanço da 1.ª secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, devendo a mesma passagem ser calçada e elevar-se o angulo de cruzamento a 30º, observando-se na construcção as indicações que forem feitas pelo director das obras publicas do distrito de Coimbra com o fim de ser mantido o transito pela estrada e relativamente á execução da alteração do pavimento da mesma estrada.

Paço, em 7 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 27 de maio findo: ha por bem aprovar o projecto das alvenarias dos encontros da ponte metallica de 40 metros de vão sobre o rio Eça ao kilometro 21,375 da 1.ª secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, datado de 11 de maio ultimo, situado no terceiro lanço da mesma secção, projecto apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

Paço, em 7 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 31 de maio findo: ha por bem aprovar o projecto da cocheira das machinas na estação de Cascaes, datado de 25 de abril passado, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses, devendo construir-se um cinzeiro em cada uma das vias no interior da mesma cocheira.

Paço, em 7 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

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

Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer de 27 de maio findo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar os projectos dos encontros de duas pontes sobre o rio Eça, aos kilometros 12,073 e 12,265 do segundo lanço da 1.ª secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, data-

dos de 11 de maio ultimo, e apresentados pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

Paço, em 10 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto, datado de 11 de maio findo, dos encontros de uma ponte de viga metallica sobre a ribeira de Miranda, ao kilometro 25,164, no 4.º lanço da 1.ª secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

Paço, em 10 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 27 de maio findo: ha por bem aprovar o projecto dos encontros de alvenaria, da ponte de 40 metros de vão, com taboleiro metallico sobre o rio Ceira, ao kilometro 10,430 do segundo lanço da 1.ª secção, do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, datado de 11 de maio ultimo, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

Paço, em 10 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 27 de maio findo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o perfil longitudinal, datado de 9 de fevereiro do corrente anno, e a planta geral datada de 22 de abril ultimo, do 1.º lanço da 3.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, compreendida entre a Covilhã e a portella das Escolladas, na extensão de 30:348m,97, apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em virtude do disposto na portaria de 18 de julho de 1888; devendo entre kilometros 8,680 e 15,300 e entre kilometros 15,300 e 23,380 construir-se uma casa de guarda, que dividia approximadamente em partes eguaes a distancia entre aqueles pontos, devendo igualmente collocarem-se guaritas para abrigo dos guardas nos pontos que fôr conveniente e que o respectivo director fiscal indicará.

Paço, em 10 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando se com o parecer de 6 de maio findo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto, datado de 8 de fevereiro ultimo, do viaducto de Flandres no 1.º lanço da 3.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, compreendido entre a Covilhã e a Portella das Escolladas, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, devendo a largura entre guardas ser elevada a 4m,50.

Paço, em 10 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 4 do corrente, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar a planta cadastral da parte do 1.º lanço da 3.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, compreendida entre a origem e o kilometro 15 do mesmo lanço, datada de 6 de maio findo e apresentada pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Paço, em 10 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 6 de junho corrente, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar os regulamentos, datados de 22 de maio findo, de guardas de via e da circulação sobre via unica, apresentados pela companhia do caminho de ferro de Torres Novas a Alcanena, para vigorarem na exploração do referido caminho de ferro.

O que se comunica ao director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta para os devidos efeitos.

Paço, em 10 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 6 do corrente, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o regulamento datado de 23 de maio findo, de capatazes e assentadores de via, apresentado pela companhia do caminho de ferro de Torres Novas a Alcanena, para vigorar na exploração do referido caminho de ferro, devendo ser substituida a

palavra *uma* pela palavra *nunca*, no final da 4.ª linha do artigo 8.º

O que se comunica ao director das obras publicas do distrito de Santarem.

Paço, em 10 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

Para o director das obras publicas do distrito de Santarem.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 31 de maio findo da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 15 do mesmo mez, de um desvio da estrada distrital n.º 108, Villarinho, por Casal de Almeida, á estrada real n.º 58 e a Casal da Fonte, ao kilometro 28,0358 no 4.º lanço da 1.ª secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

Paço, em 10 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 4 de junho corrente: ha por bem aprovar o projecto de desvio do Ribeiro do Valle, ao kilometro 28,618, para o da Fercira, ao kilometro 28,64685 do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, datado de 15 de maio ultimo, e apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, devendo a mesma companhia mandar impedir os taludes do novo leito, a fim de evitar que a sua desagregação, por efeito das aguas torrenciaes, se comunique aos taludes do aterro da linha ferrea.

Paço, em 12 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Achando-se abertas á exploração as linhas ferreas de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras e Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarelos: ha por bem Sua Magestade El-Rei ordenar que a direcção da fiscalisação da construcção dos caminhos de ferro de Lisboa a Cintra e Torres Vedras e ramal da Merceana e de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarelos passe a denominar-se «direcção da fiscalisação dos caminhos de ferro de oeste».

Paço, em 12 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

Para o conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar que os engenheiros de 1.ª classe, conselheiro João Joaquim de Mattos, inspector geral, João Pedro Tavares Trigueiros, director dos caminhos de ferro do sul e sueste e Joaquim Pires de Sousa Gomes, vogal da junta consultiva de obras publicas e minas, se constituam em commissão, servindo o primeiro de presidente, e procedam a um rigoroso inquerito sobre as causas que motivaram os tres descarrilamentos nos dias 7, 8 e 9 do corrente mez, o primeiro na linha de leste, o segundo na entrada das agulhas da estação de Santa Apolónia e o terceiro na linha de Lisboa a Cintra, a fim de informarem circunstancialmente o governo sobre este assumpto.

Paço, em 14 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

Para o conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 31 de maio findo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto modificado, datado de 15 do mesmo mez, do desvio do ribeiro de Canapichal ao kilometro 11,500 do 4.º lanço da 1.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, proposto pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em substituição do viaducto metallico de 30 metros de abertura, indicado no projecto aprovado, devendo ser revestidos os taludes da trincheira entre o tunnel e o caminho de sirga, se a qualidade do terreno o exigir, e devendo a construcção do pontão no caminho da sirga ser feita sob inspecção do engenheiro director da 3.ª circumscripção hidráulica e nas condições por elle prescriptas.

O que se comunica ao director da fiscalisação do caminho de ferro da Beira Baixa para os efeitos devidos.

Paço, em 14 de junho de 1889.—Eduardo José Coelho.

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

A PARIS POR 5 LIBRAS

Podemos já dar os detalhes d'este serviço, pelo qual estão esperando com tão grande anciadade todos os que, dispondendo de poucos meios para emprehenderem uma viagem d'este genero, desejam, com tudo, ir visitar a grande exposição internacional.

O serviço, ao que nos consta, começará, de Lisboa, no primeiro de julho, tendo os passageiros a facultade

de seguir no comboio ordinario a Madrid, onde poderão permanecer até ao dia 5, em que partirão pelo comboio das 8 horas da manhã para Hendaya, onde tomarão o comboio especial que os conduzirá á capital francesa.

A volta far-se-ha em 18 ou 19 de julho em comboio especial até Irún, e d'ahi no ordinario até Madrid, onde de novo os passageiros poderão descansar até 5 dias para seguirem a Lisboa depois.

Os bilhetes são pessoaes e intransmissíveis.

A bagagem, cujo transporte é concedido gratuitamente, é de 20 kilos por passageiro.

Outra commodidade ainda, especialmente concedida pela companhia portugueza, é que a viagem entre Lisboa e Madrid se possa fazer em 1.^a classe pagando, a mais das 5 libras, a diferença de classe pela tarifa geral ou seja 3 $\frac{7}{8}$ 930 réis por passageiro á ida ou á volta, segundo o caso.

Teremos os nossos leitores bem ao corrente d'este importante serviço.

O prazo de 12 dias para a visita de Paris e exposição não deve parecer pequeno, antes muito rasoavel para todos que desejarem fazer uma viagem economica.

No *Paris-Diamant* do editor Hachette, que se vende em Lisboa por 1 $\frac{1}{2}$ 000 réis, o passageiro encontra oito itinerarios completos que lhe dão a conhecer Paris com todas as suas principaes bellezas.

Estes itinerarios percorrem-se em 5 dias, á vontade.

Com mais 5 para a exposição, 1 para a torre Eiffel e 1 para qualquer passeio, visitas, etc., temos preenchidos os 12 dias por uma forma sufficiente a fazer uma idéa muito rasoavelmente completa do que é Paris e da exposição.

Conforme dissemos, a empreza do Guia Annunciador de Lisboa (Arco do Bandeira 229) vende bilhetes de hotel em Paris, garantindo ali os quartos sempre que sejam tomados com 10 dias de antecedencia.

Podemos tambem accrescentar que, por uma combinação que a mesma empreza pretende fazer, espera poder offerecer ás pessoas que desejarem utiliar-se dos bilhetes baratos, todo o necessario n'uma viagem ordinaria, isto é, passagem de ida e volta, quarto, almoço e jantar n'um bom hotel em Paris e guia de Paris e dos caminhos de ferro.

A realisar-se esta combinação é uma grande vantagem para o publico, não só pela perfeita commodidade e aproveitamento, de tempo tendo-se todo o indispensavel já seguro desde Lisboa, como por se poder calcular, com mais precisão, as despezas da viagem.

O NORTE DE HESPAÑA EM CRISE

O nosso collega *El País* publica um segundo artigo sobre este importante assumpto, o qual não reproduzimos pela sua extensão e porque, para perfeito conhecimento do assumpto, basta que dêmos em extracto os seus pontos principaes.

Segundo elle, as negociações ultimamente realisadas conseguiram estabelecer o acordo entre os tres conselhos, o de Madrid, o de Paris e o de Barcelona, ficando todos com identicas attribuições e sendo unicamente transferido o cargo de banqueiro da Companhia do Crédit Mobiliere para o Banco Hispano Colonial.

Este ultimo facto attribue-o o nosso collega á preponderancia que o capital hespanhol vae tomardo na companhia do norte, e d'ahi tira como corollario que a lucta está apenas solapada para recomeçar em breve.

O que é facto é que, por occasião da assembléa ge-

ral de 30 de maio, tudo correu em perfeito accordo, sendo aprovados todos os actos do conselho e direccão e dado ao director, o sr. Barat, um voto de confiança.

Finalmente, duradoura ou transitoria, a paz e o acordo mutuo reinam na administração da mais poderosa companhia hespanhola, o que forçosamente deve concorrer para a consolidação do seu credito e para o augmento da sua importancia.

As resoluções tomadas pela assembléa geral foram:

1.^a Approvação do relatorio e contas da administração, bem como as do exercicio de 1888 e fixação do dividendo d'esse anno em 12 pesetas.

2.^a Auctorização ao conselho para proseguir e concluir as negociações para a compra da concessão da linha de Ciagno a Soto del Rey, affluent da linha das Asturias.

3.^a Ratificação da nomeação dos srs. Marquez del Pazo de la Merced, Borrell, Carreras e Aynard para administradores, e reeleição dos membros d'este conselho que haviam terminado o seu mandato, os srs. Emilio Pereire, H. Germain, Shee y Saavedra, Luque, Marquez de la Havana, Marquez de la Viesca, Ibarra, Arellano e Zavala.

DE COIMBRA Á COVILHÃ

Representações

Tendo dado publicidade ás diferentes representações em favor da construcção d'esta linha, devemos á nossa imparcialidade publicar tambem a que a companhia da Beira Alta apresentou ao governo reclamando contra essa concessão.

Apesar de desejarmos ver dotado o paiz de todas as linhas ferreas de que elle tanto necessita, não deixamos de reconhecer que, na sua construcção, se deve attender sempre a não prejudicar as actualmente existentes, que teem os seus direitos garantidos por lei e justica.

O que não duvidamos é que haverá meio de conciliar todos os interesses legítimos, e, sem deixar de respeitar contractos e contrariar leis existentes, promover o alargamento de communicações, attendendo ás necessidades do paiz.

Segue a representação:

Senhores deputados da nação. — A companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta vem por este meio representar respeitosamente ás camaras, contra a construcção do caminho de ferro de Coimbra a Arganil e contra o projecto apresentado em cōrtes para o prolongamento d'este caminho de ferro de Arganil á Covilhã.

Já em tempo eportuno a companhia enviou ao ex.^{mo} ministro das obras publicas o seu protesto, de que foi dada copia ao ex.^{mo} presidente do conselho nos termos seguintes:

«Durante a administração do antecessor de v. ex.^a o governo de Sua Magestade concedeu uma linha de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, linha destinada a ter por *terminus* Covilhã.

«A construcção d'este caminho de ferro não se podia realizar sem violar o art. 28.^o do contracto de 3 de agosto de 1878.

«O conselho de administração da companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta assim o reconheceu, e por deliberação especial, encarregou-me de apresentar e seguir, perante o governo, o protesto que tenho a honra de passar ás mãos de v. ex.^a

«Conhece v. ex.^a as dificuldades que a companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta teve a vencer desde a abertura das linhas á exploração até hoje, para cumprir, como tem cumprido, com as condições do seu contracto.

«Attendendo ao traçado da linha, que não foi da escolha da companhia, mas sim imposta pelo governo, e ao estado de atraço em que se encontra aquella região com respeito a viação ordinaria, teem os rendimentos da companhia sido diminutissimos, e por isso esperou sempre o conselho de administração, em nome do qual tenho a honra de me dirigir a v. ex.^a, que o governo envidaria todos os seus esforços para favorecer ou ao menos não prejudicar uma companhia que, apesar do seu diminuto trafego e á custa de

grandes sacrifícios, tem sempre dado cumprimento aos seus deveres para com o paiz e para com o governo.

«Não tem acontecido assim, e eu venho hoje pedir a v. ex.^a não um favor mas apenas a filel execução de um contracto, que não prende só a companhia, mas impõe igualmente ao governo certas obrigações de que elle se não pôde isentar, e cujo cumprimento a companhia tem o direito de exigir.

«É fundado n'esse direito que hoje tenho a honra de me dirigir a v. ex.^a

«O capitulo II do contracto trata de concessões que o estado faz á empreza em compensação das obrigações que ella toma sobre si, e entre estas encontra-se uma clara e perfeitamente definida no art. 28.^o; n'esse artigo garante o estado á companhia, que durante o periodo da concessão nenhuma outra linha será construída paralela ás que fazem parte do contracto, excepto se a distancia entre as duas for superior a 40 kilómetros; ora é exactamente esta disposição do contracto que foi esquecida pelo governo quando fez a concessão da linha de Coimbra a Arganil, que visivelmente faz parte d'aquella a que se refere o art. 28.^o, visto ser paralela á da Beira Alta e distar sempre d'esta menos de 40 kilómetros, dando-se o mesmo facto com o prolongamento para cuja construcção foi já apresentado um projecto de lei na camara dos senhores deputados.

«Em vista d'isto venho hoje, em nome do conselho de administração da companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta, protestar com todo o direito que me concede a letra expressa do art. 28.º do contracto de 3 de agosto de 1878, contra a construcção da linha de Coimbra a Arganil e contra a projectada concessão do seu prolongamento até a Covilhã, esperando que v. ex.^a se dignará dispensar á companhia a justiça a que ella tem direito.

O respeito devido aos contractos é nossa lei commun, e a lealdade de carácter de v. ex.^a é para nós garantia bastante para que seja concedida a esta companhia, cujos interesses se acham ilegalmente ameaçados, a satisfação que ella reclama invocando o seu direito, isto é, a annullação das concessões feitas e a do projecto de lei apresentado ás camaras, e que são contrárias aos direitos d'esta companhia.»

Hoje, porém, que a questão está afecta ao parlamento por um projecto de lei, julga a companhia do seu rigoroso dever expôr perante as camaras legislativas o fundamento do seu direito, que é, em ultima analyse, o art. 28.^o do seu contracto de 3 de agosto de 1878, que não admite que possa construir-se, sem o seu consentimento, qualquer linha ferrea dentro da zona de protecção de 40 kilómetros.

Não vem, pois, a companhia reclamar em nome dos seus interesses, alias evidentemente prejudicados pela linha que se projecta.

Reclama, fundada no seu direito, expressamente consignado n'um contracto em que uma das partes é o governo, que não pôde alterá-lo sem o consentimento da outra parte, e que tem stricta obrigação de o manter e garantir.

Não ignora a companhia que no projecto referido se encontra a disposição do § 7.^o do art. 1.^o, pela qual se procurava salvaguardar os direitos da companhia.

O direito, porém, em que se funda a reclamação é questão prévia, e sem a sua resolução nem o governo nem as cortes podem justamente deliberar.

Não ha princípio de justiça nem de moralidade que auctorise, a despeito de todas as reclamações, a violação de um contracto celebrado á sombra da lei, deixando para mais tarde a apreciação das suas consequencias, depois do facto consummado.

Seria até um gravíssimo erro de administração sujeitar o paiz á decisão dos tribunaes arbitraes e ao pagamento de indemnizações mais ou menos arbitrárias e valiosas, pela precipitação nos processos e pela recusa injustificada de examinar préviamente o fundamento das reclamações dos interessados.

E por estas razões espera a companhia que as cortes, na sua alta sabedoria, poderão attender os interesses do paiz, fazendo respeitar os direitos de todos.

Lisboa, 7 de junho de 1889. — Pelo conselho de administração, o vice-presidente, *Conde de Ficalho*.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Realisou-se no dia 11 a assembléa geral d'esta companhia para apresentação da reforma dos estatutos e eleições dos cargos da direcção que se achavam vagos.

O projecto da reforma dos estatutos foi votado com pequenas alterações depois de breve discussão.

Em quanto ás eleições, tendo estas que ser feitas pela nova lei social, foi votado um artigo transitorio d'esta, pelo qual é mantida a actual direcção, até que se proceda a eleições para as quais vae ser convocada em breve uma nova reunião da assembléa.

DE SALAMANCA Á FRONTEIRA

Por serem de maior interesse publicamos as representações dos bancos do Porto e junta geral do distrito da mesma cidade, sobre a questão da linha de Salamanca que está sendo a discussão palpitante no nosso parlamento.

III.^{mos} e ex.^{mos} srs. deputados da nação. — Os bancos do Porto, abaixo assignados, associados ao syndicato portuense, tendo em consideração o proximo encerramento da actual sessão legislativa e as circumstâncias extraordinariamente graves, que lhes podem resultar do adiamento da resolução da questão de Salamanca, submetida ao esclarecido criterio de v. ex.^a, e traduzida no projecto de lei, já apresentado pelas comissões reunidas de fazenda e obras publicas, rogam aos srs. deputados da nação que hajam por bem discutir aquele projecto, e dar-lhe sua aprovação.

Os bancos, abaixo assignados, dispensam-se de encarecer a importânciâ de uma prompta resolução, porque em muitos documentos teem expêndido a situação em que se encontram.

Confiam elles que v. ex.^a, examinando o projecto submetido á sua consideração, e alliando os interesses do paiz com os dos requerentes, providenciarão, com uma lei justa e equitativa, ás dificuldades da empreza a que se acham ligados e que foi organizada principalmente para acautelar altos interesses nacionaes. — P., pois, deferimento á sua pretensão. — E. R. M.

Porto, 11 de junho de 1889. — (Seguem-se as assignaturas.)

Senhores deputados da nação portugueza. — A comissão executiva da junta geral do distrito do Porto, interpretando os sentimentos da corporação que representa, vem perante a camara dos senhores deputados da nação portugueza, solicitar-lhe, em nome de importantíssimos interesses districtaes e nacionaes, a aprovação do projecto de lei pendente, que tem por fim auxiliar o syndicato portuense a que estão associados os bancos do Porto.

Escusado é desenvolver a situação inconveniente em que se encontra a quasi totalidade dos estabelecimentos de credito d'esta cidade, em virtude das responsabilidades que foram obrigados a contrahir para realizar a construcção das linhas ferreas de Salamanca á Barca de Alva e a Villar Formoso, superiormente consideradas como dependencia complementar interessantissima para o sistema ferro-viario nacional. A camara dos senhores deputados possue já os elementos de informações necessarias para ajuizar dos embarracos e perigos que uma tal situação pôde originar para a praça do Porto, e d'ahi para todo o paiz.

N'estes termos a comissão executiva da junta geral do distrito do Porto limita-se a formular o seu pedido, esperando confiadamente que elle seja attendido pelos representantes da nação.

Porto, 12 de junho de 1889. — (Seguem-se as assignaturas.)

A REDE AO NORTE DO MONDEGO

A Associação Commercial de Braga, tomando nobremente a vanguarda n'esta crusada propugnadora do grande melhoramento de que tanto carecem as nossas provincias do norte, dirigiu ao parlamento a seguinte

Representação

Senhores deputados da nação portugueza. — A direcção da associação commercial de Braga, interpretando as aspirações d'esta nobilissima cidade, que são tambem as de toda a importante, populosa e trabalhadora província do Minho, vem pedir mui respeitosa, mas instantemente, que seja discutido na presente sessão o projecto de lei relativo á construcção de parte da rede complementar dos caminhos de ferro ao norte do Mondego, incluindo a linha de Chaves por Fafe, Guimarães, Braga, Villa Verde, Arcos a Monsão.

Senhores, o projecto de melhorar as condições agrícolas e económicas das duas províncias mais importantes do paiz, Minho e Traz os Montes, estreitando-as pela viacão acelerada, facilitando-lhes a permuta dos seus productos, abrindo-lhes novos mercados, preparando-lhes um futuro mais prospero e seguro, é projecto tão grandioso, tão desejado e que se afigura a todos como auxiliar poderoso no fomento da riqueza publica que a camara dos senhores deputados bem merecerá, se ouvir a voz supplicante dos povos que anseiam a sua aprovação.

E' um acto de justiça, srs., o que se pede, e o povo quando é justo deve ser attendido.

A supplicante, no desejo ardente de cumprir os seus deveres e concorrer consoante as suas forças para o desenvolvimento da riqueza publica, pede e espera que a camara dos senhores deputados a attenda, discutindo o projecto e dotando o paiz com um tão notável melhoramento. — E. R. M.

Associação commercial de Braga, 12 de junho de 1889. — (Seguem-se as assignaturas.)

ARREMATAÇÕES E CONCURSOS

COMPANHIA REAL
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Fornecimento de azeite de oliveira

Esta companhia aceita propostas até ao meio dia de 5 do proximo mez de julho para o fornecimento de oitenta mil (80:000) kilogrammas de azeite d'oliveira da melhor qualidade para iluminação e ensebamento.

Acceitam-se propostas para todo ou parte do fornecimento.

As propostas mencionando o preço minimo por cada kilogramma d'azeite, acompanhadas das respectivas amostras, não inferiores a um litro em garrafa de vidro bem claro, deverão ser dirigidas em carta fechada ao director da companhia, indicando no sobrescripto:

Proposta para fornecimento de azeite de oliveira
sendo rejeitada a que não vier n'estas condições.

Para concorrer a esta licitação, cada proponente depositará previamente, na Caixa da companhia, em Lisboa, a quantia de cinquenta mil réis (50:000 réis), que será entregue se a proposta não fôr aceite, e de cujo resultado a companhia dará conhecimento aos interessados.

As condições para este fornecimento estão patentes na Repartição central dos armazens, todos os dias não santificados, das 10 horas da manhã ás 4 horas da tarde, e nas estações onde este aviso se achar afixado.

Lisboa, 14 de junho de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA
Pedro Ignacio Lopes.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA REAL
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

São prevenidos os srs. accionistas de que o relatorio do conselho de administração e contas que o acompanham relativas ao exercicio de 1888, e parecer do conselho fiscal, e que devem ser presentes á assembléa geral, convocada para o dia 26 do corrente, estão á sua disposição na séde da companhia em Lisboa, no largo dos Caminhos de Ferro. Lisboa, 14 de junho de 1889.

COMPANHIA NACIONAL
DE CAMINHOS DE FERRO

Pelo presente annuncio são prevenidos os srs. possuidores d'obrigações d'esta companhia, que pela uma hora da tarde do dia 22 do corrente, em sessão publica, e em presença dos conselhos de administração e fiscal, se procederá ao sorteio de 35 obrigações que teem de ser amortisadas no corrente semestre, sendo 20 da série Mirandella e as restantes da série Vizeu.

As obrigações sorteadas deixam de vencer juro a contar do 1.^o de julho proximo, e d'esta data em diante serão reembolsadas aos seus possuidores no Banco Commercial de Lisboa contra recibo fornecido por aquelle estabelecimento. Lisboa, 17 de junho de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA
Almeida Pinheiro.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

Os srs. portadores de obrigações d'esta Companhia são avisados de que, do dia 30 de junho em diante, será pago o restante de coupon n.^o 13, Rs. 177, deduzidos os impostos contra a entrega do dito coupon, e sobre o coupon n.^o 14 será paga uma prestação de Rs. 540, que se effectuará á vista do mesmo coupon, o qual

será carimbado da seguinte maneira: *Payé 3 francs*, e entregue ao portador para ser apresentado logo que seja anunciado outro novo pagamento.

Segundo decisão da camara dos corretores da Praça de Paris, a começar em 30 de junho de 1889, a declaração actualmente feita no boletim official será substituída pelo seguinte «Ex-coupon n.^o 14 estampillé de trois francs».

Os coupons serão pagos e carimbados: em Lisboa na séde da Companhia, na rua Garrett, 95; em Paris na thesouraria da Société de Dépôts et de Comptes Courants, 2 Place de l'Opéra, e em Londres na casa Morton Rose & C.^o Bartholomew E. C.

O Conselho d'administração.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE
FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Faço publico que, no dia 21 do corrente, pelo meio dia, na séde d'esta Companhia, á rua de Bellomonte n.^o 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortisar, segundo o disposto no art. 17.^o dos estatutos.

Porto, 11 de junho de 1889.

O presidente do conselho de administração,

Carlos Lopes.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 19 de junho de 1889.

Decididamente as preocupações politicas que, durante os dois meses d'abril e de maio, tinham desaparecido e deixado, portanto, de fazer sentir a sua acção nos grandes mercados financeiros, voltam a pezar fortemente nas cotações.

A impressão desfavorável produzida pelo brinde do tzar ao principe do Montenegro e aos artigos ásperos da imprensa alemã e austriaca, referentes ao assumpto, seguiu-se sobre o caso de Wohlgemuth uma serie de reclamações da Alemanha á Suissa, dando-lhe quasi um caracter de conflito austro-suíssio.

Nas bolsas de Vienna e Berlim estabeleceu-se uma corrente desfavorável sobre os valores internacionaes, visando principalmente os fundos russos, tendo por objecto esta guerra de bolsa embaraçar, quanto possível, a conversão do resto da dívida russa de 5% e contrariar a reorganização das finanças russas, que parece ser o principal empenho do governo do tzar, na actual conjuntura.

Vender é facil; sustentar a campanha de baixa, sem motivo que a justifique, é, porém, mais difícil. Por isso nos ultimos dias as cotações teem-se reposto, tanto mais facilmente que as recompensas do descoberto se tem tornado activas desde que o publico em geral se tem conservado indiferente aos manejos da especulação, politico financeira, não obstante os artigos alarmantes da imprensa ingleza.

A situação dos principaes mercados financeiros é pois mais favorável ao findar da segunda decade de junho que o era ao findar da primeira.

A nossa bolsa tem seguido rumo igual ao dos mercados externos. Ao desanimo dos dias 14 e 15 sucedeou outra vez firmeza de cotações, tendendo a accentuar-se, tanto nos fundos publicos como nos titulos de credito particular.

A abundancia de desponibilidades continua a ser grande em todos os mercados. A procura, no entanto, é muito mais intensa em vista da proximidade do fim do semestre, o segundo em importancia dos vencimentos do anno.

No mercado interno esta ultima circunstancia tem passado desapercebida, tão folgada é a respectiva situação.

D'isso houve prova completa na ultima emissão de letras da dívida fluctuante da camara municipal de Lisboa e nas successivas emissões de titulos amortisaveis por conta de diversas empresas, operações que teem sido coroadas de completo exito.

A baixa do juro no nosso mercado está promovendo o emprego de capitais em titulos brasileiros, o que já inspira certo receio para um futuro proximo, se não fôr a tempo atalhada esta corrente d'emigração de capital, que já nos levou o melhor de 15:000 contos, segundo os melhores calculos.

E' este o ponto negro unico do nosso horizonte monetario e financeiro, sendo para estimar que a irreflexão d'uns e a ambição d'outros não ponham em perigo o equilibrio do mercado, que tão grandes e laboriosos esforços custou a estabelecer.

R. dos Santos.

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

BOLSAS	TITULOS	DIAS												
		11	12	13	14	15	17	18	19	20	—	—	—	—
Lisboa	Acções C.º de Ferro Portuguezes	416.000	—	—	—	—	—	—	413.000	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa	72.000	—	—	—	74.500	—	—	74.500	—	—	—	—	—
	» Ascensores » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	94.800	94.500	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	88.900	—	—	88.900	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	80.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris	Acções C.º de Ferro Portuguezes	—	630	—	—	—	—	—	645	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	—	220	220	—	—	220	220	—	—	—	—	—	—
	» Norte de Espanha	386,25	387,50	385	385	—	—	—	385	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	340	308,75	305	305	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	—	—	375	370	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C. de Ferro Portuguezes	373	372,50	373	372,50	372,50	373	374	373	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	346	—	342,50	342,50	342,50	343	346	—	—	—	—	—	—
	» Norte Espanha, 1.ª hypotheca	385,25	384	384	382	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	490	500	500	500	500	500	500	—	—	—	—	—	—
Londres	Obrig. C. de F. Atravez Africa	97	97	97	97	97	98,50	98,50	98	—	—	—	—	—
Amsterdam	Obrig. C. de F. Atravez Africa	98	97,37	97,37	97,37	97,37	97,75	97,50	—	—	—	—	—	—
Bruxelas	Obrig. C. de F. Atravez Africa	97,50	97,50	97,50	96,50	97,50	97,50	97,50	—	—	—	—	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EXPLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1889		1888		TOTALS		DIFERENÇA A FAVOR DE			
		KIL.	TOTAES	KILOMETRÍCAS	KIL.	TOTAES	KILOMETRÍCAS	1889	1888	1889	1888
PORUGAL											
Companhia Real	de a			Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede (1)	28 3	Junho	580	48.180:000	83.068	580	44.980:000	77.552	4.090.390:000	1.046.890:000	73.500:000
	4 10	»	»	51.460:000	93.896	»	46.670:000	80.466	4.144.850:000	1.063.560:000	84.290:000
Nova rede não garant. (2)	28 3	Junho	82	6.894:000	84.073	82	5.809:000	70.844	109.890:000	85.994:580	23.898:420
	4 10	»	»	5.572:000	67.954	»	6.107:800	71.485	115.462:000	92.099:380	23.362:620
» » garantida (3)	28 3	Junho	452	2.903:000	49.098	97	4.740:000	47.938	64.339:000	30.384:140	33.934:860
	4 10	»	»	3.474:000	20.864	»	4.843:000	49.000	67.710:000	32.427:140	35.282:860
	7 13	Maio	364	9.435:535	26.137	335	8.654:925	25.833	194.899:045	170.610:050	24.288:965
Sul e Sueste	14 20	»	»	43.002:400	36.047	»	40.238:085	30.561	207.901:445	180.818:435	27.053:280
	24 27	»	»	9.593:700	26.575	»	9.803:030	29.263	217.493:445	190.631:465	26.813:930
Minho e Douro	7 13	Maio	353	15.085:284	42.734	345	14.923:186	43.256	290.928:745	261.760:229	26.168:316
	14 20	»	»	42.892:402	36.524	»	45.434:288	43.858	304.510:847	279.894:517	24.649:330
Beira Alta	14 20	Maio	253	5.927:004	23.426	253	5.401:060	20.162	147.318:425	116.739:571	30.578:834
	24 27	»	»	5.304:778	26.967	»	4.200:273	16.604	152.623:203	120.930:844	31.683:339
Guimarães	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
HESPAÑA											
			Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Espanha	28 3	Junho	2776	4.286:045	463	2776	4.213:435	437	26.714:034	23.320:574	3.493:460
	4 10	»	»	4.343:350	483	»	4.492:032	429	28.057:389	21.742:606	3.344:783
Madrid-Zaragoza-Alicante	28 3	Junho	2672	1.044:534	390	2672	1.044:743	389	21.422:926	20.709:720	743:206
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Almansa-Valeuça-Tarragona	14 20	Maio	793	251:294	320	793	220:546	278	4.959:022	4.480:275	778:747
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres Portugal	28 3	Junho	429	69:226	164	429	80:610	487	4.297:268	4.209:763	87:505
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

COMMERCIO PORTUGUEZ

NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 1888-89

Importação		Exportação	
Valores em contos de réis	1888	1889	
Animaes e seus productos	466:298	824:478	
Lã e pellos	382:832	399:971	
Seda	286:043	256:205	
Algodão	811:414	867:063	
Linho e seus congeneres	193:425	191:755	
Madeira	241:075	272:894	
Substancias mineraes, vidro, crystal e productos ceramicos	650:400	776:494	
Metaes	569:631	681:640	
Substancias alimenticias	2.983:666	2.618:243	
Instrumentos, machinas, apparelhos e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura	541:385	582:275	
Diversas substancias e productos	275:390	262:238	
Manufacturas diversas	580:532	412:352	
Mercadorias livres de direitos, mas sujeitas ao imposto de 2 por cento «ad valorem» para portos e barras	922:974	1.143:809	
Mercadorias livres de direitos de importação e de outro qualquer imposto	380:173	1.972:605	
Tabaco em bruto	140:326	96:210	
Taras	19:651	17:995	
Resumo:	240:002	1.949:049	
Valor da moeda	9.205:213	9.407:187	
Valor de diversas mercadorias (incluindo as taras)	9.445:215	11.356:236	
Total dos valores importados..			
Exportação			
Animaes e seus productos	48:692	72:280	
Lã e pellos	88:386	70:937	
Seda	3:124	3:406	
Algodão	19:890	25:608	
Linhos	5:029	5:281	
Madeira	19:940	27:872	
Substancias mineraes, vidro, crystal e productos ceramicos	92:174	118:443	
Metaes	37:810	67:539	
Substancias alimenticias	3.950:695	3.747:182	
Instrumentos, machinas, apparelhos e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura	33:816	30:659	
Diversas substancias e productos	537:614	502:177	
Manufacturas diversas	50:260	66:569	
Mercadorias livres de direitos	980:047	978:092	
Resumo:	135:368	157:944	
Valor da moeda	5.744:115	5.558:101	
Valor das diversas mercadorias	5.879:483	5.716:045	
Total dos valores exportados..			

LINHAS PORTUGUEZAS

De Algés a Louza.—Pediram a concessão d'um caminho de ferro desde Algés a Louza, passando pelas povoações de Bemfica, Carnide, Odivellas, Ponte de Friellas e Loures, os srs. Abel Nunes e João Guedes.

A pedida concessão comprehende tambem um ramal que partindo de Sacavem entronque na Ponte de Friellas.

Nova via ferrea.—Os srs. engenheiros Justino Teixeira e Paulino de Barros, começaram já os estudos do caminho de ferro que, a entroncar na estação de Vianna do Castello, segue por Ponte de Lima, a Barca, Arcos, ligando com o de Braga a Chaves.

O Transwaal.—Diz o nosso collega *O Dia*, de 18 do corrente:

A direcção da *Companhia do Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transwaal* reuniu-se hontem á noite com um commissionado dos accionistas inglezes,

que veio a Portugal tractar das questões pendentes entre a mesma companhia e o governo.

E' no dia 24 d'este mez que termina o prazo da construcção da linha. Continúa a asseverar-se que o governo fará rescindir o contracto.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Linhos ferreas canadianas.—Em 30 de junho de 1888 a extensão das linhas ferreas em exploração no Canadá era de 12.701 milhas, sendo 11.664 de carris de aço e 1.037 de carris de ferro.

No anno anterior apenas havia 13.332 milhas de via ferrea, 11.156 das quaes eram carris de aço e 1.175 de ferro.

Os capitais empregados n'esta rede elevavam-se a 737.180:448 dollars, sendo 558.537:920 adquiridos por subcripção publica, e o restante fornecido pelo estado ou pelas camaras.

As receitas brutas, que em 1887 foram de 38.842:010 dollars, attingiram em 1888 a quantia de 42.159:152 dollars, ou seja 8 % de aumento.

As despezas de exploração, que haviam sido em 1887 de 27.624:683 dollars, elevaram-se em 1888 a 30.652:046, o que quer dizer que aumentaram em cerca de 10 % e as receitas liquidas, de 11.216:926 dollars que foram em 1887, passaram em 1888 a ser de 11.507:106 dollars.

O numero de passageiros transportados em 1887 foi de 10.698:638, e em 1888 de 11.416:791; sendo o transporte de mercadorias, n'aquelle anno, de 16.356:335 toneladas, e n'este de 17.172:759.

Entre Ostende e a Allemanha.—Segundo refere um jornal de Bruxellas, a organisação de comboios rápidos entre Ostende e a Allemanha está preocupando seriamente os funcionários da repartição dos caminhos de ferro.

A questão, para o Estado belga, é de elle fazer valer ou não o seu prestigio para com as linhas estrangeiras, que lhe fazem uma terrível concorrência no tráfego com a Allemanha.

Nesse sentido já encommendou, aos melhores constructores franceses, locomotivas de grande força, uma das quaes, baptizada com o nome de *Belpaire*, está já terminada, e deu resultados muito superiores a toda a expectativa, nas experiencias feitas nas linhas de Bruxellas a Anvers e de Liège a Verviers.

Uma segunda locomotiva, destinada á linha de Ostende-Verviers, foi encommendada á Sociedade Saint-Léonard, de que é director o sr. Biher; e uma terceira á Sociedade Cockrill, que está quasi terminada e ainda irá figurar, dizem, na Exposição universal.

Crêmos porém que, para que o serviço se organize como deve, será necessário que o Estado belga possua, pelo menos, seis locomotivas de excepcional força; e o ministro, o sr. Vandenpeereboom, parece que também assim o comprehende, pois que, segundo se diz, está decidido a fazer appello á concorrência, para encommendar as tres machinas que lhe faltam.

A inauguração do novo serviço rápido não poderá verificar-se antes de quatro ou cinco meses, pelo menos.

De Irún a Pamplona.—Segundo um telegramma publicado no jornal hespanhol *La Correspondencia*, procede-se com grande actividade aos trabalhos preparatórios para a construcção d'esse caminho de ferro, de cuja comissão é presidente o sr. Zozaya.

Ao mesmo jornal consta que a deputação provincial de Navarra encarregará do estudo do traçado dois engenheiros militares.

CAMINHOS DE FERRO DE MEDINA DEL CAMPO A ZAMORA
E DE ORENSE A VIGO

Temos á vista o relatorio apresentado á assembléa geral de 29 d'abril ultimo e relativo ao exercicio de 1888. Examinando, vemos que os rendimentos brutos da exploração foram:

Em 1888	
Monforte a Orense. P. ^s	270:925,67
Orense a Vigo.....	1.317:662,06
Redondella a Pontevedra.....	139:313,93
Guillarey a Rio Mi- nho.....	22:766,82
	P. ^s 1.750:668,48

Em 1887	
Monforte a Orense. P. ^s	244:676,51
Orense a Vigo.....	1.246:257,68
Redondella a Pontevedra.....	127:935,03
Guillarey a Rio Mi- nho.....	19:315,77
	P. ^s 1.638:184,90

D'onde resulta uma diferença a favor de 1888 de..... P.^s 112:483,78 ou seja um aumento de 6,86 % sobre os productos de 1887.

O producto medio por kilometro em toda a rede foi:

Em 1888.....	P. ^s 8:540
Em 1887.....	7:854

Diferença a favor de 1888..... » 686

Estes productos de 1888, e cujas diversas naturezas se acham englobadas por linhas, detalham-se pela seguinte forma:

Monforte a Orense	
Passageiros.....	P. ^s 88:606
Grande velocidade.....	64:933,83
Pequena velocidade.....	117:295,84
	270:925,67

Orense a Vigo	
Passageiros.....	P. ^s 543:091,02
Grande velocidade.....	240:374,69
Pequena velocidade.....	534:196,35
	1.317:662,06

Redondella a Pontevedra	
Passageiros.....	P. ^s 93:243,99
Grande velocidade.....	18:662,86
Pequena velocidade.....	27:407,08
	139:313,93

Guillarey a Rio Minho	
A escassa importancia d'este ramal, assim como o seu resumidissimo percurso, não merece que nos ocupemos com os seus detalhes. Ainda assim, deu-se um aumento, relativamente bastante pronunciado.	
Tendo os productos brutos ascendido	
em 1888 a..... P. ^s 1.750:668,48	
e os gastos da exploração a..... » 1.133:275,87	
resulta um beneficio liquido de..... » 617:392,61	
por onde se vê que o custo da exploração foi de 64,73 %	

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA

Parecer do conselho fiscal

SENHORES:

Em execução do mandato que lhe foi confiado na vosa ultima assembléa geral, o conselho fiscal procedeu á verificação do balanço e contas do exercicio de 1888.

A exploração, deduzidos os reembolços e o imposto sobre transportes, produziu de receita total 1.796:952 fr. 74 augmentando portanto 69:007 fr. 97 em relação ao exercicio de 1887. As despesas da mesma natureza, incluindo 115:009 fr. 44 para renovação da via, elevaram-se a..... 883:751 fr. 90 diminuindo portanto de 34:852 fr. 77 em relação ao anterior exercicio. O saldo das receitas de exploração é pois, para 1888, de..... 913:200 fr. 84 Ou seja um aumento de..... 103:860 fr. 74

No relatorio do conselho de administração vem explicado este aumento dos productos líquidos, devido, em parte, ao desenvolvimento do tráfego local, e tambem á stricta economia com que a exploração tem sido feita, o que nos parece dever merecer a vossa atenção.

Taes resultados permittiram pagar, além do saldo de 1 fr. 20 do coupon n.^o 12 cujos fundos haviam sido fornecidos pelo anterior exercicio, duas prestações do coupon n.^o 13. De resto, as quantias disponíveis, tirando 150:000 francos para despesas imprevistas, são garantia segura do pagamento, em junho, do resto do coupon n.^o 13.

Em summa, as receitas do anno forneceram o capital necessário para o pagamento completo de um coupon.

Só nos resta agora, senhores, fazer-vos conhecer as diversas oscilações do balanço.

Activo

Primeiro estabelecimento: 65.578:876 fr. 12.—O aumento é de 14:717 fr. 78, proveniente da construção de casas para alojamento dos empregados, da construção de *marquizes*, de um novo reservatorio para agua em Celorico e de diversas outras obras de pouca importancia.

Subvenção (saldo a receber): 139:059 fr. 59:—Esta verba conserva-se sem alteração.

Caixas e Bancos: 323:172 fr. 55.—A diminuição d'este capitulo, em relação á quantia que n'elle figurava no anno ultimo, é de 140:674 fr. 04; mas, em vista da elevação que se deu nas receitas, a diminuição é ainda mais considerável (cerca de 250:000 fr.) Resulta ella do pagamento exigido pelo estado dos impostos recebidos por sua conta durante os exercícios precedentes, e do aumento de 1 franco da prestação paga em dezembro.

Abastecimentos: 331.470 fr. 91.—Este capitulo diminuiu de 19:676 fr. 60, em consequencia da diminuição do *parc* da via, effectuado a 30:826 fr. 13, em vez de 75:023 fr. 71, menos o aumento dos armazens e combustivel.

Contas em debito: 638:664 fr. 37.—Ha aumento de 117:335 fr. 37.

As contas em debito dividem-se em duas partes:

1.^o—Contas em debito propriamente ditas, as quaes se elevam a 77:872 fr. 15, e representam os creditos sobre as companhias vizinhas e administrações publicas. A diminuição sobre o anno ultimo é de 7:458 fr. 76.

2.^o—Contas em debito de ordem representando as operações passadas em escripturas mas ainda não reguladas definitivamente.

O aumento accentua-se sobre estas ultimas, e é resultante da elevação da prestação posta a pagamento em 31 de dezembro do coupon n.^o 13.

Direitos fiscais sobre as acções em França: 11:134 fr. 10.—O aumento de 400 francos representa os impostos pagos em França pelas acções, durante o presente exercicio.

Saldo das insuficiencias dos productos líquidos para

o pagamento dos coupons de obrigações: 7.043:236 fr. 92.—Este anno esta conta augmentou de 906.373 fr. 29, diferença entre a carga de dois coupons cujo prazo se venceu durante o exercicio, e os productos líquidos da exploração.

Passivo

As verbas:

Capital.....	10.000:000 fr.
Obrigações	30.279:250 »
Subvenção do estado ...	25.837:579 »

conservam-se sem alteração.

Imposto sobre o trafego: 16:293 fr. 22.—Diminuição de 136:627 fr. 65, em consequencia de teem de pagar-se ao estado todas as quantias recebidas pela companhia por conta do governo, o que foi ordenado por um decreto especial. O saldo não representa, portanto, mais que os ultimos mezes do exercicio que ainda não estão regulados.

Contas de credito: 1.545:893 fr. 83.—Este capitulo apresenta um augmento de 118:635 fr. 91.

As contas de credito, assim como as de debito, devem-se em duas partes:

1.º—As contas de credito propriamente ditas, que se elevam a 907:112 fr. 84 e representam, á excepção de 11:061 fr. 94 devidos a terceiros, o montante do adeantamento feito á companhia pela Sociedade financeira de Paris, para o pagamento do coupon das obrigações cujo prazo findou em 30 de junho de 1883.

2.º—As contas de credito de ordem representando operações passadas em escripturas e ainda não reguladas ou formando o estorno das contas de debito de ordem.

O augmento produziu-se sobre estas ultimas, sendo as despezas de dezembro, a regular em janeiro, superiores ás do anno ultimo, em resultado da elevação da prestação do coupon n.º 13.

Coupons de obrigações: 6.386:598 fr. 51.—Houve um augmento de 897:467 fr. 55, representando a diferença entre o importe dos coupons 19 e 20 cujo prazo terminava no decurso do exercicio, e o dos pagamentos efectuados dos coupons 12 e 13.

Não tendo observação alguma a fazer sobre o balanço e contas que vos foram apresentados pelo conselho de administração, propomo-vos que os acceiteis taes quaes foram submettidos á vossa apreciação.

Resoluções

1.º—A assembléa geral, depois de ouvido o parecer do conselho fiscal, aprova o balanço e as contas do exercicio de 1888 (10.º exercicio) taes como lhe foram apresentados pelo conselho de administração.

2.º—A assembléa geral reelege administradores os srs.:

Barjona de Freitas, Goudchaux e Lejeune.

3.º—A assembléa geral, conforme o art. 38.º dos Estatutos, nomeia membros efectivos do conselho fiscal para o exercicio de 1889 os srs.:

Fourchault (Gustavo), Zerdi (Pedro de) François (Marcel).

E suplentes os srs.:

Guilhemant (Paulo) e Delange (Eduardo).

Balanço em 31 de dezembro de 1888

Activo

Primeiro estabelecimento	65.578:876 fr. 12
Subvenção do estado.....	139:059 fr. 59
Caixas e bancos.....	323:172 fr. 55
Abastecimentos nos armazens e officinas	331:470 fr. 91
Contas correntes e contas de ordem de debito	638:664 fr. 37

Direitos fiscaes sobre as acções em França	11:134 fr. 10
Saldo das insufficiencias dos productos líquidos para o pagamento dos coupons de obrigações	7.043: 236 fr. 92
	74.065:614 fr. 56

Passivo

Capital (20.000 acções de 500 fr.)...	10.000:000 fr.
Obrigações (121:117 obrigações de 3 % de 500 fr.)	30.279:250 fr.
Subvenção do estado	25.837:579 fr.
Imposto sobre o trafego (recebido por conta do thesouro).....	16:293 fr. 22
Contas correntes e contas de ordem de credito	1.545:893 fr. 83
Coupons de obrigações (deduzido o imposto pago):	
s/ coup. n.º 13 (30 jun. 1885) 157:983,57	
— n.º 14 (31 dez. 1885) 891:952,66	
— n.º 15 (30 jun. 1886) 889:932,52	
— n.º 16 (31 dez. 1886) 886:932,52	
— n.º 17 (30 jun. 1887) 888:647,52	
— n.º 18 (31 dez. 1887) 888:647,52	
— n.º 19 (30 jun. 1888) 889:751,10	
— n.º 20 (31 dez. 1888) 889:751,10	
	6.386:598 fr. 51
	74.065:614 fr. 56

NOTAS VARIAS

Republica Argentina.—A companhia franceza de caminhos de ferro argentinos, constituída no anno corrente em Paris, com o capital de 5.000:000 francos, foi auctorisada, por decreto recente do poder executivo, a extender a sua acção por todo o território da Republica Argentina, mediante a obrigação de fixar a sua residencia legal em Buenos-Ayres.

Paris, porto de mar.—A commissão encarregada de examinar a proposta tendente a fazer de Paris um porto de mar ouviu já sobre o assumpto o parecer do ministro das obras publicas.

O sr Ives Guyot declarou-se a favor do projecto, indicando todavia algumas modificações e pedindo se elevasse a 240.000:000 o capital, actualmente fixado em 120.000:000, para essas importantes obras.

Depois de ouvido o ministro, a commissão tornou a reunir-se, a concelho d'elle, sendo nomeado relator o sr. Gomot.

AVISOS DE SERVIÇO

Modificacão de horario

Desde 20 de junho de 1889, os comboios n.ºs 73 e 74-Rapidos, entre Lisboa e Caldas da Rainha, passarão a ter uma paragem em Queluz-Bellas, da seguinte forma:

Comboio n.º 73 ás 5-15 da tarde.

Comboio n.º 74 ás 10-22 da manhã.

Equalmente o comboio n.º 115, Mixto entre Alcanta-ra e Cintra, terá uma paragem na Porcalhota ás 5-21 da tarde.

Festas de S. João na Figueira da Foz

Nos dias 23 e 24 de junho de 1889.

Por motivo d'estas festas haverá bilhetes especiaes de ida e volta em 2.º e 3.º classe para a Figueira da Foz a preços muito reduzidos e validos para ida nos dias 22 a 24 e volta nos dias 24 e 25 pelos comboios ordinarios.

As estações que vendem d'estes bilhetes são:

Pombal, Soure, Formozelha, Taveiro, Coimbra, Sou-zellas a Mealhada, Alfarelhos, Verrida e Amieira.

Os preços dos bilhetes são:

De Pombal, 2.^a classe, 1\$200, 3.^a 900. Coimbra, 2.^a 1\$200, 3.^a 800. Souzellas a Mealhada, 2.^a 1\$500, 3.^a 1\$100. Amieira, 2.^a 300, 3.^a 200 réis.

Para demais preços e condições vejam-se os cartazes affixados nos logares do costume.

Corrida de touros em Alcobaça

Segunda feira 24 de junho de 1889.

Terá logar n'este dia um comboio especial com bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos entre Torres Vedras e Vallado, partindo de Torres Vedras ás 10 horas da manhã, chegando a Vallado ás 12-30 da

tarde, e regressando de Vallado ás 9-15 da tarde, chegando a Torres Vedras ás 11-40 da tarde.

Os preços dos bilhetes são:

De Torres Vedras, 2.^a classe 1\$600, 3.^a 1\$100. Caldas da Rainha, 2.^a 600, 3.^a 400. S. Martinho 2.^a 300, 3.^a 200.

Para preços e horario das demais estações e estabelecimentos, vejam-se os cartazes affixados nos logares do costume.

O DIRECTOR DA COMPANHIA
Pedro Ignacio Lopes.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO DE PORTUGAL.

14, Calçada Nova de S. Francisco, 14, [vulgo escadinhas] — LISBOA

República Argentina

O ESCRIPTORIO de informações que a República Argentina tem estabelecido n'esta cidade (L. do Corpo Santo, 13, 1.^o) acaba de receber e expôr ao público uma colecção de amostras dos principaes productos d'aquelle paiz.

Os comerciantes e agricultores portugueses, assim como quaequer outras pessoas que desejem conhecer praticamente alguns d'estes artigos, taes como lãs, couros, crinas, cereaes, fructos oleoginosos, carnes conservadas, etc., etc., pôdem dirigir-se ao dito escriptorio, o qual se acha aberto todos os dias, não santificados desde as 10 da manhã até ás 5 da tarde.

A Biblioteca composta das publicações particulares e officiaes mais importantes d'aquelle paiz, assim como dos mappas, estatísticas e principaes jornaes nacionaes e estrangeiros está também á disposição do público.

Facilitam-se informações verbaes sobre a administração do paiz, commercio, agricultura, industrias, sciencias, etc., etc., assim como se satisfazem á volta do correio todos os dados que sejam pedidos por correspondencia. Distribuem-se mappas e diversas publicações officiaes para fazer conhecer e apreciar devidamente a República Argentina. O serviço é inteiramente gratuito sem excepção.

BANHOS

DAS

Caldas da Amieira

AGUAS CHLORETADAS

UNICAS EM PORTUGAL E HESPAÑA

(na linha ferrea de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

ABERTURA DO estabelecimento de banhos das Caldas da Amieira e do hotel a 15 de maio. Applicam-se os banhos d'estas aguas para o rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leuchorréas, inflamações de quaequer orgãos, etc.

Na séde balnear das Caldas da Amieira ha, além do estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação de correio, jardins e variados jogos. Para esclarecimentos, rua Augusta, 166, 1.^o esquerdo, escriptorio da companhia das Aguas Thermaes da Amieira.

N. B.—Nos mezes de maio a 15 d'outubro os comboios mixtos n.^o 71 e 72 teem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

POZZOLANA DOS AÇORES

OU

CIMENTO HYDRAULICO

GERMANO SERRÃO ARNAUD

Lisboa — Caes do Sodré, 84, 2.^o

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

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

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

AUGUSTO BLUMENTHAL - HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS

ENTRE

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

Expedições para Gibraltar

Por via de LONDRES

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA - SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 11, 18 e 25 de cada mez

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

E AS

ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO

EM

Coimbra, Porto, Elvas, Badajoz,

Valencia d'Alcantara, Caceres, Plasencia, Navalmoral, Talavera de la Reina e Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferregal de Cima, 2

EM MADRID

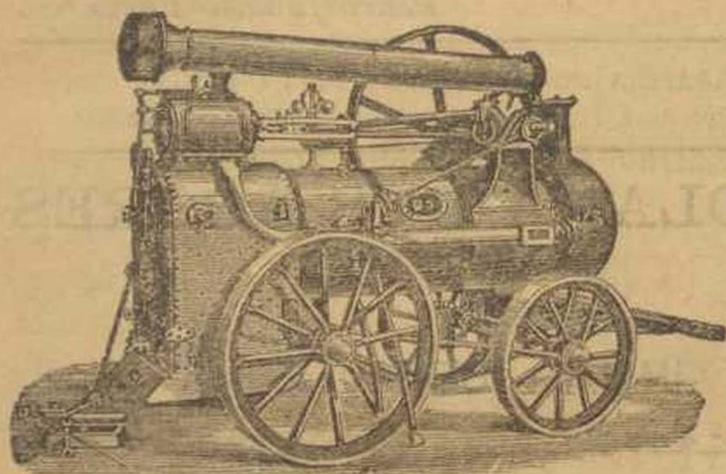
Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal - HAMBURGO

COMPANHIA Real Promotora da Agricultura Portugueza



ALA POENTE DO MERCADO 24 DE JULHO

Aterro da Boa Vista — LISBOA

Endereço telegraphico

AGRICULTURA LISBOA
N.º telephonico 334

Delegação no Porto

PINTO DA COSTA & F.
Rua da Picaria, 43

AGENCIAS NAS PRINCIPAES TERRAS DO REINO

MACHINAS MOTORAS A VAPOR

HORISONTAES E VERTICAES, FIXAS, SEMIFIXAS, LOCOMOVEIS E VIADORAS

Adubos chimicos e organicos para todas as culturas unicos preparados em Portugal
bem pulverisados e premiados com Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

Grande Fabrica

DE

Productos Chimicos

POVOA DE SANTA IRIA

Machinas e alfaias
Industriaes e agricolais

TARIFAS

REDUZIDAS NOS TRANSPORTES

DOS

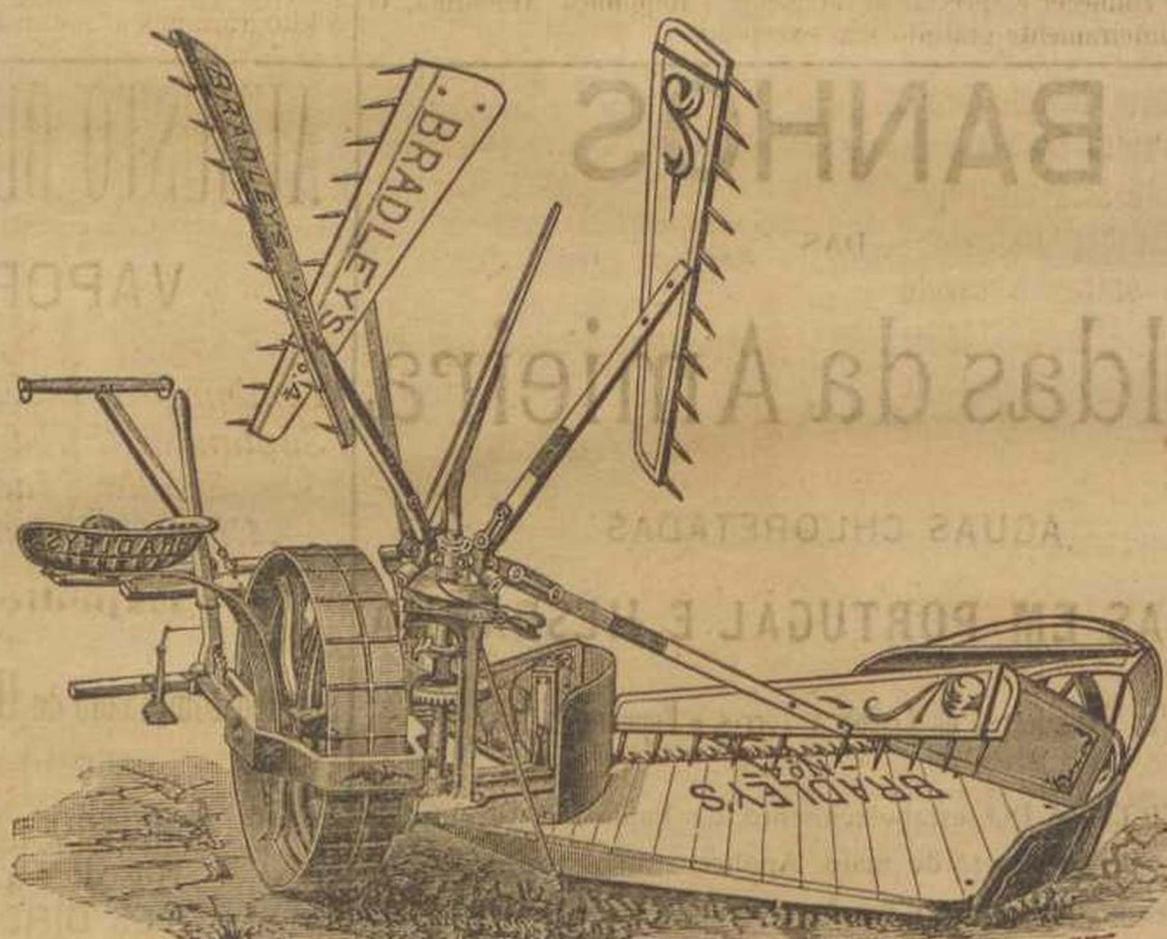
Caminhos de ferro portuguezes

ALEM DOS

Abatimentos concedidos pelo
Governo

AGENTES

nas principaes terras do reino



Ceifeira BRADLEY

Analyses de terras feitas no laboratorio da companhia pelo distinto professor do instituto d'agronomia e veterinaria

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

Exposição de machinas agricolais e industriaes na grande galeria da sede da companhia, Aterro da Boa Vista

Ala poente mercado 24 de Julho, Aterro da Boa Vista

Empreza Industrial Portugueza

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

CONSTRUÇÕES NAVAES COMPLETAS

Construcção e assentamento de Pontes Metallicas para Estradas e Caminhos de Ferro

E DE

COFRES Á PROVA DE FOGO

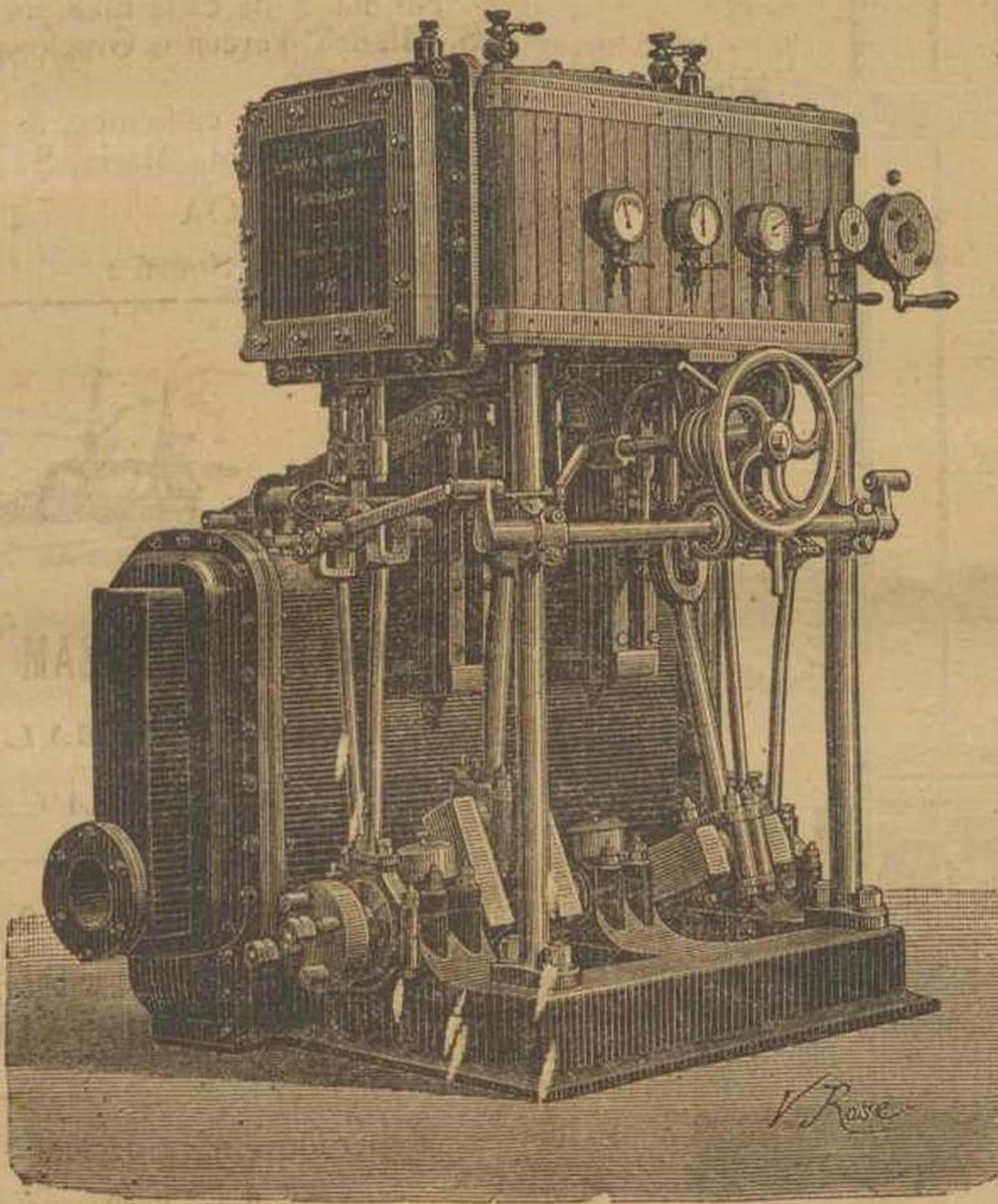
CANALISAÇÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

Tubos de ferro para as mesmas fundidos em rampa e ao alto

Tem sempre promptos a entregar tubos de bocca e cordão e peças de ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, à vontade do comprador.

Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiado ás suas officinas a execução de canalisações importantes, entre outras o esgoto da Penitenciaria de Lisboa na extensão de cerca de 4:000 metros de 0,30 de diâmetro.

Machina a vapor da força de 30 CAVALLOS, construida em 1883, nas officinas da Empreza Industrial Portugueza para o híate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»



É a fundição em Santo Amaro a unica que em Portugal tem a instalação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem empregados em canalisações.

Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmospheras. Os preços correntes fornecem-se a quem os solicitar, assim como os esclarecimentos de preços.

Machina a vapor da força de 30 CAVALLOS, construída em 1883, nas officinas da Empreza Industrial Portugueza para o híate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, LISBOA

Fabrica na Trafaria

DYNAMITE

Preços Dynamite n.º 1, cada kilogramma 850 "

" " " 3, " " 450 réis

Capsulas, a caixa de 100: S 460 réis — D 700 réis — T 900 réis.

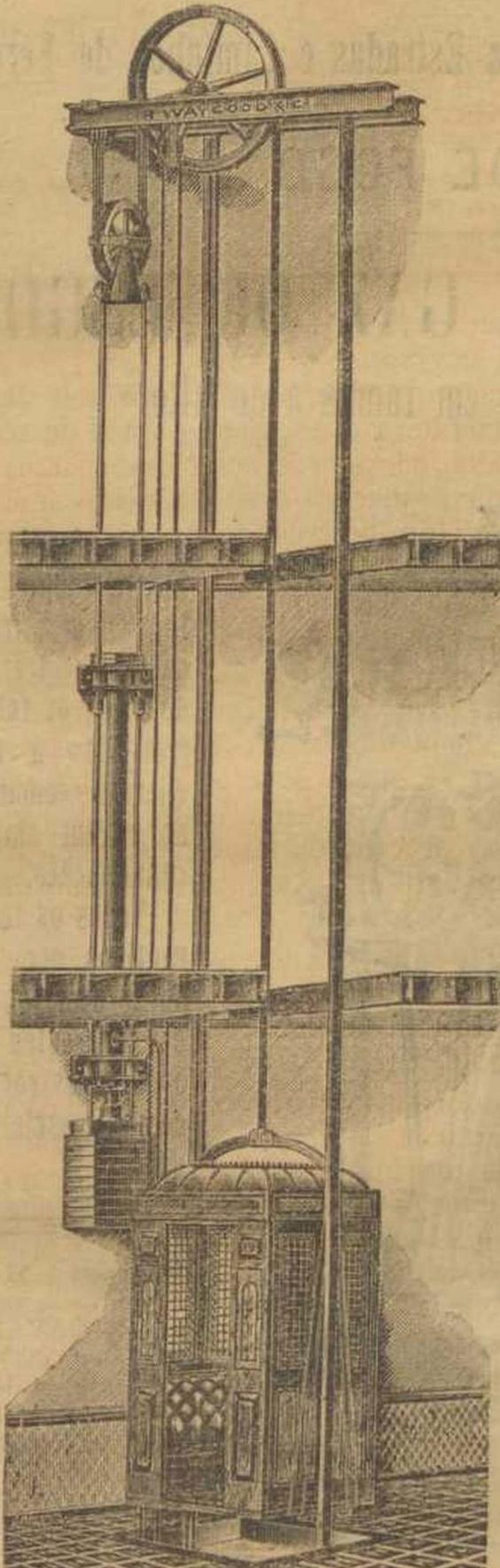
Mecha ou Rastilho, preços conforme a qualidade.

AGENTES EM LISBOA: Lima Mayer & Filhos, R. da Prata, 59, 1.º — AGENTE NO PORTO: D. Mat' Feuerheer Junior & C.º; R. Belmonte

Richard Oakley & C.^a

50, R. do Corpo Santo, 1.^o

Encarregam-se de obras de engenharia civil e me-
chanica. Fornecem elevadores dos systemas mais aper-
feiçoados para palacios, edificios publicos, hoteis e ca-
sas particulares.



Contractam todo o material para caminhos de ferro
como carris, travessas, cruzamentos, etc., e forneci-
mentos de carvão das minas Fredegar ou Nautyglo,
Coke, Forja etc.

Encarregam-se de installações completas de toda a
especie de machinismo para Fabricas, Minas e diversos
usos.

Dão-se orçamentos detalhados e garante-se a boa exe-
cção das obras.

A nova HARRISON KNITTER

MACHINA PARA FAZER MEIAS

Faz meias de algodão do
qualquer estylo e tamanho,
lisas e com ribates. Faz
toda classe de vestidos, seja
de lãs, de seda ou de algodão,
e em mais de 100 diferentes
desenhos artísticos, tudo sem
outros aparatoss. Estes artigos se usam
em todas as partes, por todo o mundo
tanto no inverno como no verão

Se precisa Agentes compradores.

Para Catalogos ilustrados e todos outros pormenores dirigir a
WILLIAM HARRISON, Privilegiado,
133, Portland St., Manchester, England.

Tem obtido os mais
altos premios,
sempre triumphantemente.



Com
Sellos de
garantia.



EMPREZA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

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

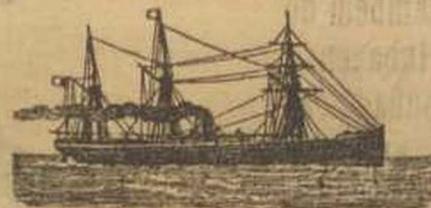
No dia 20 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para
a Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira e Fayal.

LISBOA

O AGENTE

84, CAES DO SODRÉ 2.^o

Germano Serrão Arnaud



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 24 de junho o paquete «Elbe»

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

Esperado em 22 de junho o paquete «TRENT»

Para Southampton e Antuerpia

As accommodações para passageiros são inexcediveis em con-
forto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos
que se teem inventado para minorar os incommodos de uma via-
gem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados por-
tuguezes.

AGENTES

LISBOA

PORTO

KNOWLES RAWES & C.^a
31, Rua dos Capelistas, 1.^o

W. C. TAIT & C.^a
23, Rua dos Ingleses, 23