

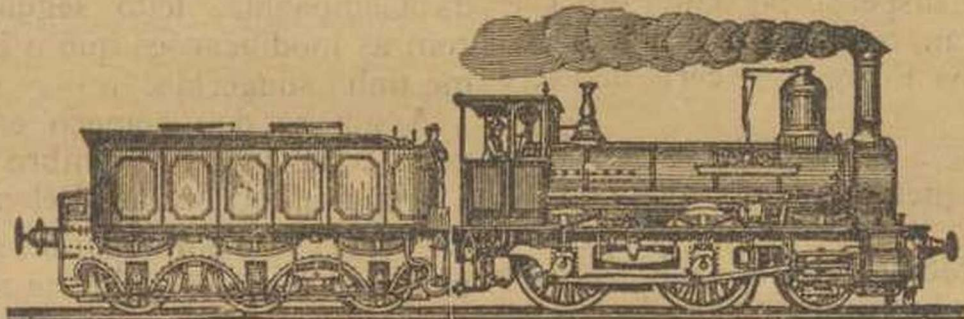
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHO DE 5 DE MARÇO DE 1888 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Proprietario-Director

L. DE MENDONÇA E COSTA



Engenheiro-consultor

C. XAVIER CORDEIRO

REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO. — Madrid — Redactor, D. Juan Eloy de Bona — Preciados, 33

Paris. — G. Pessard — Rue Montmartre, 131.

Derby — George James Pratt — Adjuncto do serviço de Tracção da companhia Midland Railway

AVISO IMPORTANTE

Por accordo com as direcções respectivas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* distribue sempre, como annexos, as tarifas especiaes de transporte em todas as linhas ferreas portuguezas, acompanhando-as de artigos explicativos.

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

SUMMARIO

Arganil-Covilhã e Mirandella-Bragança.—Algumas palavras sobre a tracção mechanica, *continuação por M. Hermann*.—As novas tarifas da Companhia Real, VIII—Parte official, 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 titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdã e Bruxellas.—Receitas dos Caminhos de ferro.—Commercio portuguez no primeiro trimestre de 1888 89.—Linhas portuguezas.—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, animamos ainda a esperança de que a sessão legislativa, com todos os seus appendices de prologações 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'elle 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 viessem 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 ellas vão servir e pôr em communicação, 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 melhoramento 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 succedido, de se utilisarem do auxilio official.

Avançamos mais: tanto a linha de Mirandella a Bragança como a de Arganil à Covilhã, verão desenvolver consideravelmente o trafego das duas existentes, a de Foz Tua, em exploração, e a de Coimbra a Arganil, em construcção, e darão, portanto, em resultado, o accrescimento 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 melhoramentos publicos, e não regatearemos o nosso applauso 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 poucos duvidarão que não seja este o systema 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 systema 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 cavallos, resolveu adoptar o systema electrico em algumas

das suas linhas, isto depois de ter estudado com o concurso de engenheiros dos mais habéis n'esta especialidade de 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 póde ser substituido por um conductor subterraneo collocado em um canal inferior ao nivel da calçada, ao centro dos carris, mas as despesas de installação d'este systema são tão grandes e o bom exito tão incerto que provavelmente nenhuma companhia cometterá 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 á parte technica, está provado pela experiencia 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 póde substituir a força animal com notavel vantagem.

Entretanto a electricidade póde 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 bateria de acumuladores. N'esta época, porém, estas baterias achavam-se ainda bastante imperfeitas, e d'isso proveio o mau resultado que deram aquellas experiencias. Não afrouxaram porém as diligencias d'aquelles que se occupavam do aperfeiçoamento dos acumuladores, e isso permittiu que no concurso internacional de Anvers, em 1885, o carro Julien levasse a palma a competidores taes 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 realisado na fabricação dos acumuladores, 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 ellas 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 experiencias 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 circumstancia 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 bateria 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 poz a funcionar, começando o serviço a 29 de agosto de 1887.

Houve, como era natural, muitas difficuldades de detalhe, o que tambem 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 obistou-se á 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 á 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 circumstancia, 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 aparelho 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 aparelhos no fim de 6 mezes de serviço. Era este um dos inconvenientes de que eu já tinha conhecimento e que facilmente se comprehende da simples inspecção do aparelho, porque é natural que tendo logar a roptura do circuito, sem redução 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 taes que nunca prejudicam os contactos do cylindro de agrupamento.

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

Emquanto que no outro, se o carro estiver funcionando 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.

(Continúa)

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*, *cascos*, *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 sujeital-os a uma fórmula determinada. Para isso são divididos na tarifa nova em 2 grupos genericos apenas:

Drogas finas e drogas ordinarias. A fórmula 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*, *garrações*, *baris* ou *surrões*, são consideradas como *drogas ordinarias*.

As *drogas finas*, seja qual fôr 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 perfaçam 500 kilos; todas as demais pagam a 2.ª série cujos typos são, como se sabe, 26, 24, 23 e 22 réis.

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

Enxofre. — Sendo uma droga especialmente dedicada a usos agricolas, 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 teem 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. — Vidè *adubos*.

Fachino. — Preços eguaes 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 também 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 portugueza em pouco fica prejudicada pela tarifa nova, e ainda assim só na maior distancia é que se nota a pequena differença, porque nas expedições de Lisboa para Coimbra, que hoje pagam 257240 réis por wagon de 10:000 kilos ficará o preço do transporte reduzido a 227040 ou menos 37200 por wagon. Juntando a esta a enorme vantagem da applicação d'aquellas 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 57500 réis por 1:000 kilos ficam pagando seja qual fôr o peso da remessa, á razão de réis 47480.

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.

Filça. — 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 applicavel a 2.ª série. As superiores a este peso pagarão pela 3.ª

Forragens prensadas. — Veja-se palha.

Fructas seccas ou verdes. — É-lhes applicavel em todos os casos a 4.ª serie, cujos typos são, como se sabe, 19 a 12 réis. Ora basta vêr, para as fructas seccas, que actualmente as tarifas mais beneficas que existem são a n.º 8 entre Lisboa e Coimbra a Aveiro, que fixa o typo 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 materiais 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 77500 a tonelada a réis 57500.

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

Guano. — Vidè o que dissemos sobre adubos.

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

Instrumentos agricolas. — A applicação dos typos 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'applicação, 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 benefico.

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, approva o projecto, datado de 9 de maio findo, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, de uma passagem de nivel 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 construção as indicações que forem feitas pelo director das obras publicas do districto 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 fiscalização da construção 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 approvar 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 fiscalização da construção 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 approvar o projecto da cocheira das machinas na estação de Cascaes, datado de 25 de abril passado, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, 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 fiscalização 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 approvar 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 fiscalização 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 approvar o projecto, datado de 11 de maio findo, dos encontros de uma ponte de viga metallica sobre a ribeira de Miranda, ao kilometro 23,164, 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 fiscalização 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 approvar 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 fiscalização 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 approvar 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, comprehendida entre a Covilhã e a portella das Escolladas, na extensão de 30:348^m,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 divida approximadamente em partes eguaes a distancia entre aquellos 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 fiscalização 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 approvar 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, comprehendido 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 4^m,50.

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

Para o director da fiscalização 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 approvar a planta cadastral da parte do 1.º lanço da 3.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendida 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 fiscalização 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 approvar 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 fiscalização dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta para os devidos effeitos.

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

Para o director da fiscalização 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 approvar 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 substituída 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 districto de Santarem.

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

Para o director das obras publicas do districto 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 approvar o projecto datado de 15 do mesmo mez, de um desvio da estrada districtal 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 11 de junho de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalização 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 approvar o projecto de desvio do Ribeiro do Valle, ao kilometro 28,618, para o da Fereira, 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 empedrar os taludes do novo leito, a fim de evitar que a sua desagregação, por effeito das aguas torrencias, se communique aos taludes do aterro da linha ferrea.

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

Para o director da fiscalização 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 Alfarellos: ha por bem Sua Magestade El-Rei ordenar que a direcção da fiscalização 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 Alfarellos passe a denominar-se «direcção da fiscalização 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 Apolonia e o terceiro na linha de Lisboa a Cintra, a fim de informarem circumstanciadamente 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 approvar 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 approvado, 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 hydraulica e nas condições por elle prescriptas.

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

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

Para o director da fiscalização 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 anciedade todos os que, dispondo de poucos meios para emprehenderem uma viagem d'este genero, desejam, comtudo, ir visitar a grande exposição internacional.

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

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 franceza.

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 pessoas e intransmissiveis.

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 differença de classe pela tarifa geral ou seja 37930 réis por passageiro á ida ou á volta, segundo o caso.

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

O praso 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 17000 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 empresa 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 empresa pretende fazer, espera poder offerecer ás pessoas que desejarem utilizar-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 despesas da viagem.

O NORTE DE HESPAÑHA 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 accordo 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 Mobilier para o Banco Hispano Colonial.

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

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

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

Finalmente, duradoura ou transitoria, a paz e o accordo 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 Auctorisação ao conselho para proseguir e concluir as negociações para a compra da concessão da linha de Ciagno a Soto del Rey, affluente 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 differentes 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 justiça.

O que não duvidamos é que haverá meio de conciliar todos os interesses legitimos, 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 côrtes para o prolongamento d'este caminho de ferro de Arganil á Covilhã.

Já em tempo opportuno 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 realisar 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 difficuldades 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 atraso 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 sacrificios, 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 fiel 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 empresa 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 kilometros; 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 kilometros, 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. 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 á 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 commum, e a lealdade de caracter de v. ex.^a é para nós garantia bastante para que seja concedida a esta companhia, cujos interesses se acham illegalmente 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 contrarias aos direitos d'esta companhia.»

Hoje, porém, que a questão está affecta ao parlamento por um projecto de lei, julga a companhia do seu rigoroso dever expor 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 kilometros.

Não vem, pois, a companhia reclamar em nome dos seus interesses, aliás 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 alteral-o 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 côrtes podem justamente deliberar.

Não ha principio 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 consequências, depois do facto consummado.

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

E por estas razões espera a companhia que as côrtes, 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.

Emquanto 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 quaes 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 districto da mesma cidade, sobre a questão da linha de Salamanca que está sendo a discussão palpitante no nosso parlamento.

Ill.^{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 circumstancias extraordinariamente graves, que lhes podem resultar do adiamento da resolução da questão de Salamanca, submettida ao esclarecido criterio de v. ex.^{as}, 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 aquelle projecto, e dar-lhe sua approvação.

Os bancos, abaixo assignados, dispensam-se de encarecer a importancia de uma prompta resolução, porque em muitos documentos tem expellido a situação em que se encontram.

Confiam elles que v. ex.^{as}, examinando o projecto submettido á sua consideração, e alliando os interesses do paiz com os dos requerentes, providenciarão, com uma lei justa e equitativa, ás difficuldades da empresa 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 districto do Porto, interpretando os sentimentos da corporação que representa, vem perante a camara dos senhores deputados da nação portugueza, solicitar-lhe, em nome de importantissimos interesses districtaes e nacionaes, a approvação 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 realisar a construcção das linhas ferreas de Salamanca á Barca de Alva e a Villar Formoso, superiormente consideradas como dependencia complementar interessantissima para o systema ferro-viario nacional. A camara dos senhores deputados possui já os elementos de informações necessarias para ajuizar dos embaraços 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 districto 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 provincia 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 agricolas e economicas das duas provincias mais importantes do paiz, Minho e Traz os Montes, estreitando-as pela viação accelerada, 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 merecera, se ouvir a voz supplicante dos povos que anseiam a sua approvação.

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 notavel melhoramento. — E. R. M.

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

ARREMAÇÃO 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 acceite, 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 relatório do conselho de administração e contas que o acompanham relativas ao exercício 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 annuciado 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 mezes d'abril e de maio, tinham desaparecido e deixado, portanto, de fazer sentir a sua acção nos grandes mercados financeiros, voltam a pesar fortemente nas cotações.

A impressão desfavoravel produzida pelo brinde do tzar ao principe do Montenegro e aos artigos asperos da imprensa allemã e austriaca, referentes ao assumpto, seguiu-se sobre o caso de Wohlgenuth uma serie de reclamações da Allemanha á Suissa, dando-lhe quasi um caracter de conflicto austro-suisso.

Nas bolsas de Vienna e Berlim estabeleceu-se uma corrente desfavoravel sobre os valores internacionaes, visando principalmente os fundos russos, tendo por objecto esta guerra de bolsa embaraçar, quanto possivel, a conversão do resto da divida russa de 5 % e contrariar a reorganisação 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 difficil. Por isso nos ultimos dias as cotações teem-se reposto, tanto mais facilmente que as recompensas do descoberto se teem tornado activas desde que o publico em geral se tem conservado indifferente aos maneios da especulação, politico financeira, não obstante os artigos alarmantes da imprensa ingleza.

A situação dos principaes mercados financeiros é pois mais favoravel ao findar da segunda decada 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 succedeu outra vez firmeza de cotações, tendendo a accentuar-se, tanto nos fundos publicos como nos titulos de credito particular.

A abundancia de disponibilidades continúa 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 circumstancia tem passado desapercibida, tão folgada é a respectiva situação.

D'isso houve prova completa na ultima emissão de letras da divida 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 horisonte 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.

B. 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 ..	Ações C. ^{na} de Ferro Portuguezes	416.000	—	—	—	—	—	—	413.000	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa	72.000	—	—	—	74.500	—	—	74.500	—	—	—	—	—
	» Ascensores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. ^{na} de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	94.800	94.500	—	—	—	—	—	—	—
Paris ..	Ações C. ^{na} de Ferro Portuguezes	—	630	—	—	—	—	—	645	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	—	220	220	—	—	220	220	—	—	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha	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	—	—	—	—	—
Londres ..	» Madrid-Caceres-Portugal	346	—	342,50	342,50	342,50	343	346	—	—	—	—	—	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	385,25	384	384	382	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	490	500	500	500	500	500	500	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de F. Atravez Africa	97	97	97	97	97	98,50	98,50	98	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	98	97,37	97,37	97,37	97,37	97,75	97,50	—	—	—	—	—	—
	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	PERIODO DE EX-PLORAÇÃO		RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
			1889			1888			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE	
			KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	1889	1888	1889	1888
PORTUGAL												
Companhia Real	de 28 3 Junho	580	Réis 48.180:000	Réis 83:068	580	Réis 44.980:000	Réis 77:552	Réis 4.090.390:000	Réis 4.046.890:000	Réis 73.500:000	—	
	Antiga rede (1)	4 10	54.460:000	93:896	—	46.670:000	80:466	4.444.850:000	4.063.560:000	84.290:000	—	
	de 28 3 Junho	82	6.894:000	84:073	82	5.809:000	70:844	109.890:000	85.991:580	23.898:420	—	
	Nova rede não garant. (2)	4 10	5.572:000	67:954	—	6.407:800	74:485	415.462:000	92.099:380	23.362:620	—	
	de 28 3 Junho	452	2.903:000	49:098	97	4.740:000	47:938	64.539:000	30.584:440	33.954:860	—	
	» » garantida (3)	4 10	3.474:000	20:864	—	4.843:000	49:000	67.710:000	32.427:440	35.282:860	—	
Sul e Sueste	de 7 13 Maio	364	9.435:535	26:437	335	8.654:925	25:835	494.899:045	470.610:050	24.288:965	—	
	de 14 20	—	43.002:400	36:047	—	40.238:085	30:561	207.901:445	180.848:435	27.053:280	—	
	de 24 27	—	9.593:700	26:575	—	9.803:030	29:263	217.495:445	190.651:465	26.843:950	—	
Minho e Douro	de 7 13 Maio	353	45.085:284	42:734	345	44.923:486	43:256	290.928:745	264.760:229	26.168:516	—	
	de 14 20	—	42.892:402	36:524	—	45.434:288	43:858	304.540:847	279.894:547	24.649:330	—	
	de 24 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Beira Alta	de 14 20 Maio	253	5.927:004	23:426	253	5.404:060	20:162	447.348:425	416.739:574	30.578:854	—	
	de 24 27	—	5.304:778	20:967	—	4.200:273	16:604	432.623:203	420.939:844	31.683:359	—	
	de 24 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Guimarães	de 24 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	de 24 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	de 24 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
HESPAÑHA												
Norte de Hespanha	de 28 3 Junho	2776	Pesetas 4.286:045	Pesetas 463	2776	Pesetas 4.213:435	Pesetas 437	Pesetas 26.714:034	Pesetas 23.520:574	Pesetas 3.193:460	—	
	de 4 10	—	4.343:350	483	—	4.492:032	429	28.057:389	24.742:606	3.314:783	—	
	de 28 3 Junho	2672	4.044:534	390	2672	4.044:743	389	24.422:926	20.709:720	743:206	—	
Madrid-Zaragoza-Alicante	de 28 3 Junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	de 28 3 Junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	de 28 3 Junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Andaluzes	de 28 3 Junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	de 28 3 Junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	de 28 3 Junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Almansa-Valença-Tarragona	de 14 20 Maio	793	254:294	320	793	226:546	278	4.959:022	4.480:275	778:747	—	
	de 14 20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	de 14 20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Madrid-Caceres Portugal	de 28 3 Junho	429	69:226	164	429	80:610	487	4.297:268	4.209:763	87:505	—	
	de 28 3 Junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	de 28 3 Junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

(1) Compreheende 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 á Figueira e Alfaiellos.

COMMERCIO PORTUGUEZ

NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 1888-89

Importação

Valores em contos de réis	1888	1889
Animaes e seus productos.....	466:208	824:478
Lã e pellos.....	382:832	399:971
Seda.....	286:043	236:205
Algodão.....	811:414	867:063
Linho e seus congeneres.....	193:425	191:755
Madeira.....	241:075	232:894
Substancias mineraes, vidro, crystal e productos ceramicos.....	650:400	776:494
Metaes.....	569:631	681:649
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:		
Valor da moeda.....	240:002	1.949:049
Valor de diversas mercadorias (incluindo as taras).....	9.205:213	9.407:187
Total dos valores importados..	9.445:215	11.356:236

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.....	3.956:695	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.....	56:266	66:569
Mercadorias livres de direitos.....	980:047	978:092
Resumo:		
Valor da moeda.....	135:368	157:944
Valor das diversas mercadorias.....	5.744:115	5.558:101
Total dos valores exportados..	5.879:483	5.716:045

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, á 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 praso da construcção da linha. Continúa a asseverar-se que o governo fará rescindir o contracto.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Linhas 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 capitães empregados n'esta rede elevavam-se a 737.180:448 dollars, sendo 558.537:920 adquiridos por subscrição 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 augmento.

As despesas 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 augmentaram 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 organização de comboios rapidos entre Ostende e a Allemanha está preoccupando seriamente os funcionarios 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 terrivel concorrência no trafego com a Allemanha.

N'esse sentido já encommendou, aos melhores constructores francezes, locomotivas de grande força, uma das quaes, baptisada 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. Bihet; 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 necessario que o Estado belga possua, pelo menos, seis locomotivas de excepcional força; e o ministro, o sr. Vandenpeereboom, parece que tambem 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 rapido não poderá verificar-se antes de quatro ou cinco mezes, pelo menos.

De Irun a Pamplona.—Segundo um telegramma publicado no jornal hespanhol *La Correspondencia*, procede-se com grande actividade aos trabalhos preparatorios para a construcção d'esse caminho de ferro, de cuja commissão 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 relatório apresentado á assembléa geral de 29 d'abril ultimo e relativo ao exercício 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 Minho..... »	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 Minho..... »	19:315,77

P.^s 1.638:184,90

D'onde resulta uma differença a favor

de 1888 de..... P.^s 112:483,78
ou seja um augmento de 6,86 % sobre os productos de 1887.

O producto medio por kilometro em toda a rêde foi:

Em 1888..... P.^s 8:540

Em 1887..... » 7:854

Differença 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	88:696
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 occupemos com os seus detalhes. Ainda assim, deu-se um augmento, 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 vossa ultima assembléa geral, o conselho fiscal procedeu á verificação do balanço e contas do exercício 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 exercício de 1887.

As despesas da mesma natureza, incluindo 115:009 fr. 44 para renova-

mento da via, elevaram-se a..... 883:751 fr. 90

diminuindo portanto de 34:852 fr. 77 em relação ao anterior exercício.

O saldo das receitas de exploração é

pois, para 1888, de..... 913:200 fr. 84
Ou seja um augmento de..... 103:860 fr. 74

No relatório do conselho de administração vem explicado este augmento dos productos liquidados, devido, em parte, ao desenvolvimento do trafego local, e tambem á stricta economia com que a exploração tem sido feita, o que nos parece dever merecer a vossa attenção.

Taes resultados permittiram pagar, além do saldo de 1 fr. 20 do coupon n.º 12 cujos fundos haviam sido fornecidos pelo anterior exercício, duas prestações do coupon n.º 13. De resto, as quantias disponiveis, 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 necessario para o pagamento completo de um coupon.

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

Activo

Primeiro estabelecimento: 65.578:876 fr. 12.—O augmento é de 14:717 fr. 78, proveniente da construcção de casas para alojamento dos empregados, da construcção de *marquizes*, de um novo resarvatorio 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 consideravel (cerca de 250:000 fr.) Resulta ella do pagamento exigido pelo estado dos impostos recebidos por sua conta durante os exercicios precedentes, e do augmento 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 augmento dos armazens e combustivel.

Contas em debito: 638:664 fr. 37.—Ha augmento 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 augmento 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 fiscaes sobre as acções em França: 11:134 fr. 10.—O augmento de 400 francos representa os impostos pagos em França pelas acções, durante o presente exercício.

Saldo das insufficiencias dos productos liquidados para

o pagamento dos coupons de obrigações: 7.043:236 fr. 92. —Este anno esta conta augmentou de 906.373 fr. 29, differença entre a carga de dois coupons cujo praso se venceu durante o exercicio, e os productos liquidados 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, devendem-se em duas partes:

1.^a—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 adiantamento feito á companhia pela Sociedade financeira de Paris, para o pagamento do coupon das obrigações cujo praso findou em 30 de junho de 1883.

2.^a—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 despesas 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 differença entre o importe dos coupons 19 e 20 cujo praso terminava no decurso do exercicio, e o dos pagamentos effectuados 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.^a—A assembléa geral, depois de ouvido o parecer do conselho fiscal, approva o balanço e as contas do exercicio de 1888 (10.^o exercicio) taes como lhe foram apresentados pelo conselho de administração.

2.^a—A assembléa geral reelege administradores os srs.:

Barjona de Freitas, Goudchaux e Lejeune.

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

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

E supplentes 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 liquidados 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) 889:932,52

— 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, constituida no anno corrente em Paris, com o capital de 5.000:000 francos, foi auctorizada, por decreto recente do poder executivo, a estender a sua acção por todo o territorio 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 conselho d'elle, sendo nomeado relator o sr. Gomot.

AVISOS DE SERVIÇO

Modificação 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 fórma:

Comboio n.º 73 ás 5-15 da tarde.

Comboio n.º 74 ás 10-22 da manhã.

Egualmente o comboio n.º 115, Mixto entre Alcantara 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.^a e 3.^a 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, Souzellas a Mealhada, Alfarelllos, Verrida e Amieira.

Os preços dos bilhetes são:

De Pombal, 2.^a classe, 1^o 200, 3.^a 900. Coimbra, 2.^a 1^o 200, 3.^a 800. Souzellas a Mealhada, 2.^a 1^o 500, 3.^a 1^o 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 lugar 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^o 600, 3.^a 1^o 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

Republica Argentina

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

Os commerciantes e agricultores portuguezes, assim como quaesquer outras pessoas que desejem conhecer praticamente alguns d'estes artigos, taes como lãs, couros, crinas, cereaes, fructos oleoginosos, carnes conservadas, etc., etc., podem 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 Bibliotheca composta das publicações particulares e officiaes mais importantes d'aquelle paiz, assim como dos mappas, estatisticas e principaes jornaes nacionaes e estrangeiros está tambem á disposiçã do publico.

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 Republica Argentina. O serviço é inteiramente gratuito sem excepção.

POZZOLANA DOS AÇORES

OU

CIMENTO HYDRAULICO

GERMANO SERRÃO ARNAUD

Lisboa — Caes do Sodré, 84, 2.^o

Material approved 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 portuguezes, alfandega do Porto, barras da Figueira e S. João da Foz, pontes em Abrantes e na Regua, e de muitas outras de vulto como aterro da Boa Vista em Lisboa, doka de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, e encaçamento do rio Alviella.

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

BANHOS

DAS

Caldas da Amieira

AGUAS CHLORETADAS

UNICAS EM PORTUGAL E HESPAHANHA

(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 quaesquer 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.ºs 71 e 72 teem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

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, Naval moral, Talavera de la Reina e Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferregal de Cima, 2

EM MADRID

Cezar Fereal

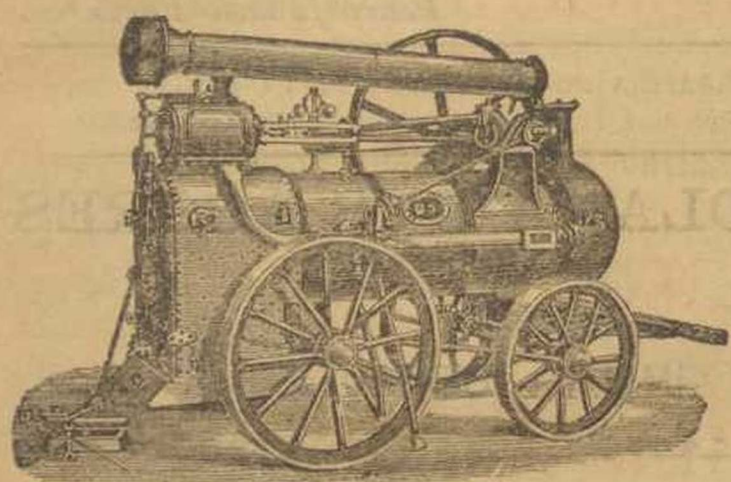
Calle de la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal — HAMBURGO

COMPANHIA

Real Promotora da Agricultura Portuguesa



ALA POENTE DO MERCADO 24 DE JULHO

Aterro da Boa Vista — LISBOA

Endereço telegraphico	Delegação no Porto
AGRICULTURA LISBOA	PINTO DA COSTA & F.º
N.º telephonico 334	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 alfaías
Industriaes e agricolas

TARIFAS

REDUZIDAS NOS TRANSPORTES

DOS

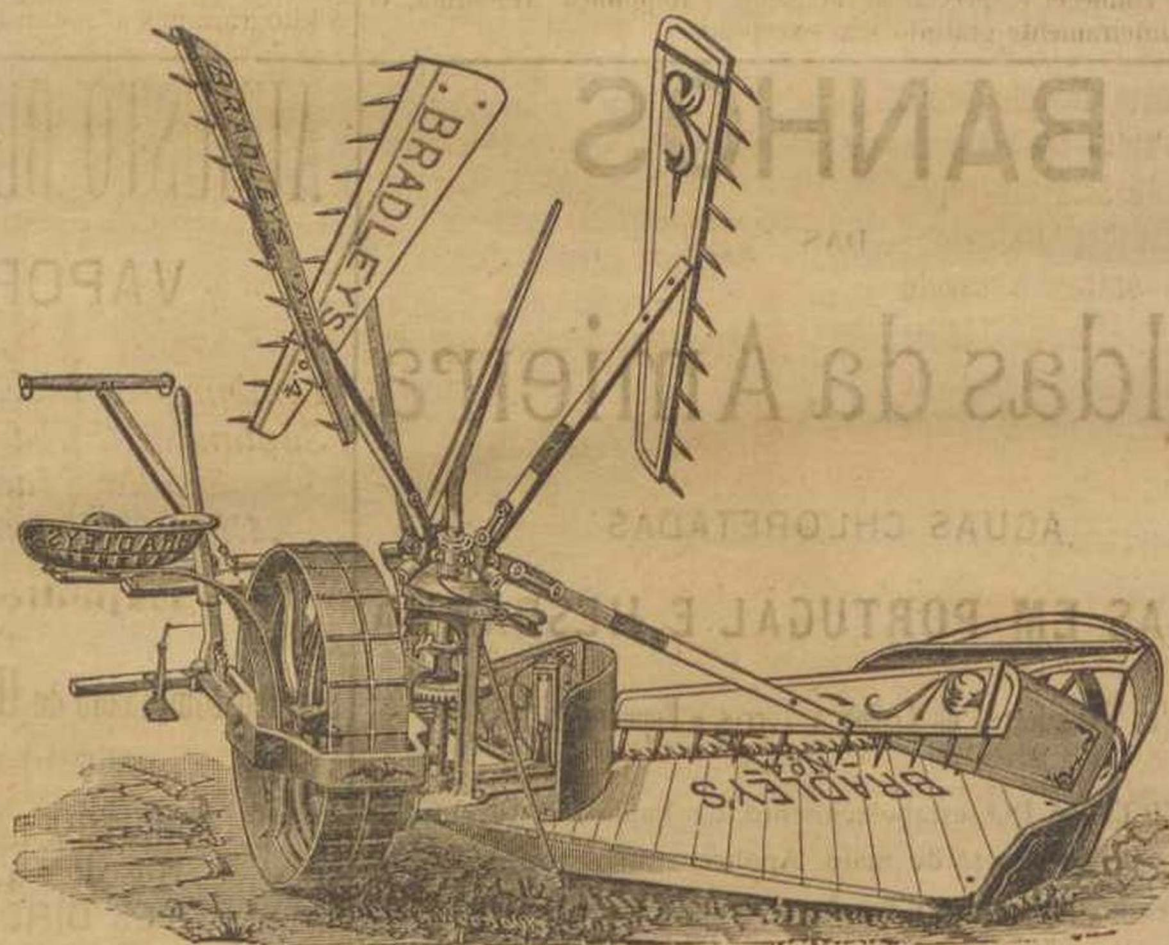
Caminhos de ferro portuguezes

ALEM DOS

Abatimentos concedidos pelo
Governo

AGENTES

nas principaes terras do reino



Ceifeira BRADLEY

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

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

Exposição de machinas agricolas e industriaes na grande galeria da séde da companhia, Aterro da Boa Vista

Ala poente mercado 24 de Julho, Aterro da Boa Vista

Empresa Industrial Portuguesa

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephónico 168

CONSTRUCCÕES NAVAES COMPLETAS

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

E DE

COFRES À PROVA DE FOGO

CANALISAÇÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

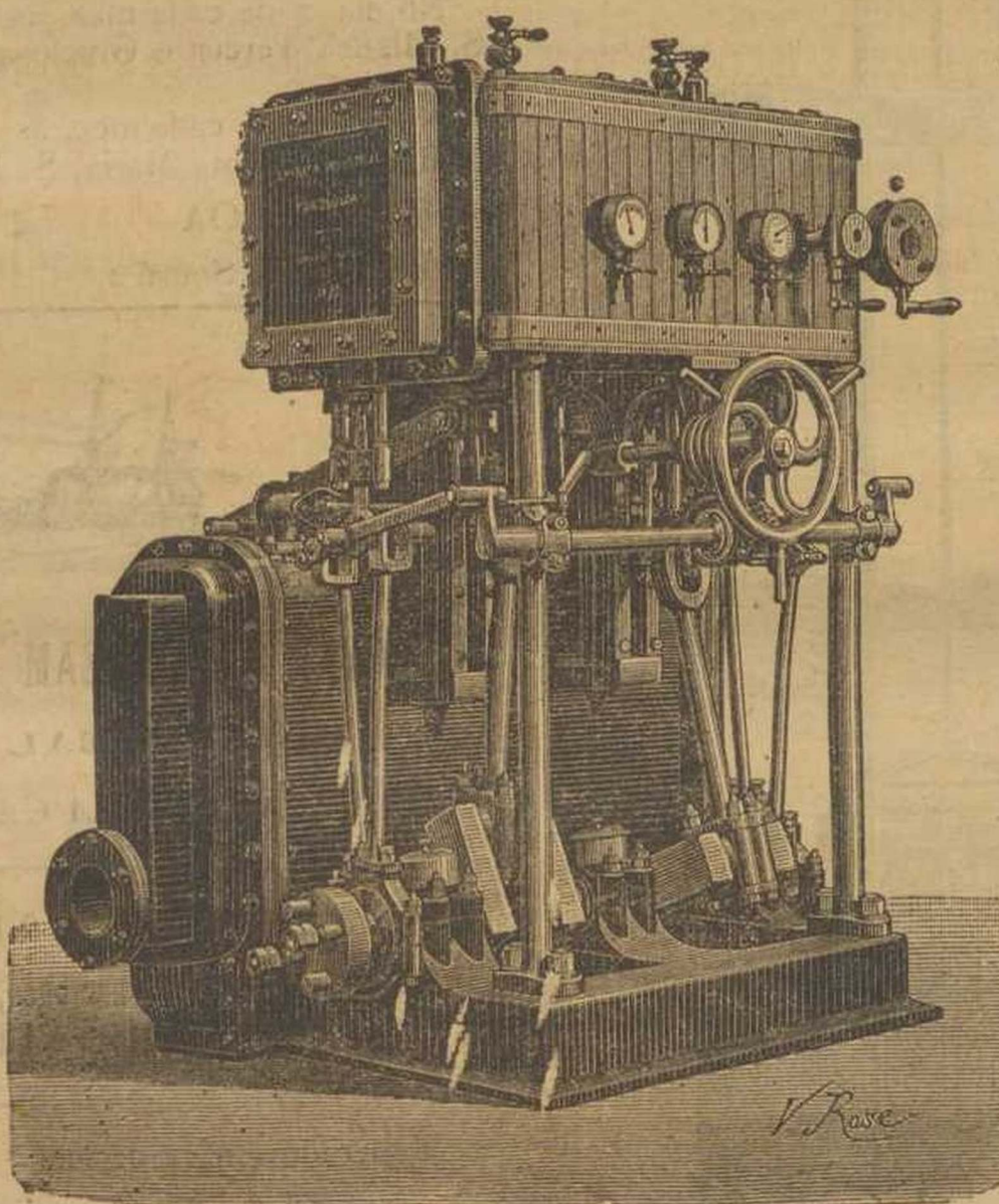
Tubos de ferro para as mesmas fundidos em rampa e ao alto

Tem sempre promptos a entregar tubos de bocca e cordão e peças de ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, á 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 Penitenciaría de Lisboa na extensão de cerca de 4.000 metros de 0,30 de diametro.

Machina

a vapor da força de 30 CAVALLOS, construída em 1883, nas officinas da Empresa Industrial Portuguesa para o hiate 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 installação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem smpregados em canalisações.

Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmospheres. 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 Empresa Industrial Portuguesa para o hiate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»

EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, LISBOA

Fabrica na Trafaria

DYNAMITE

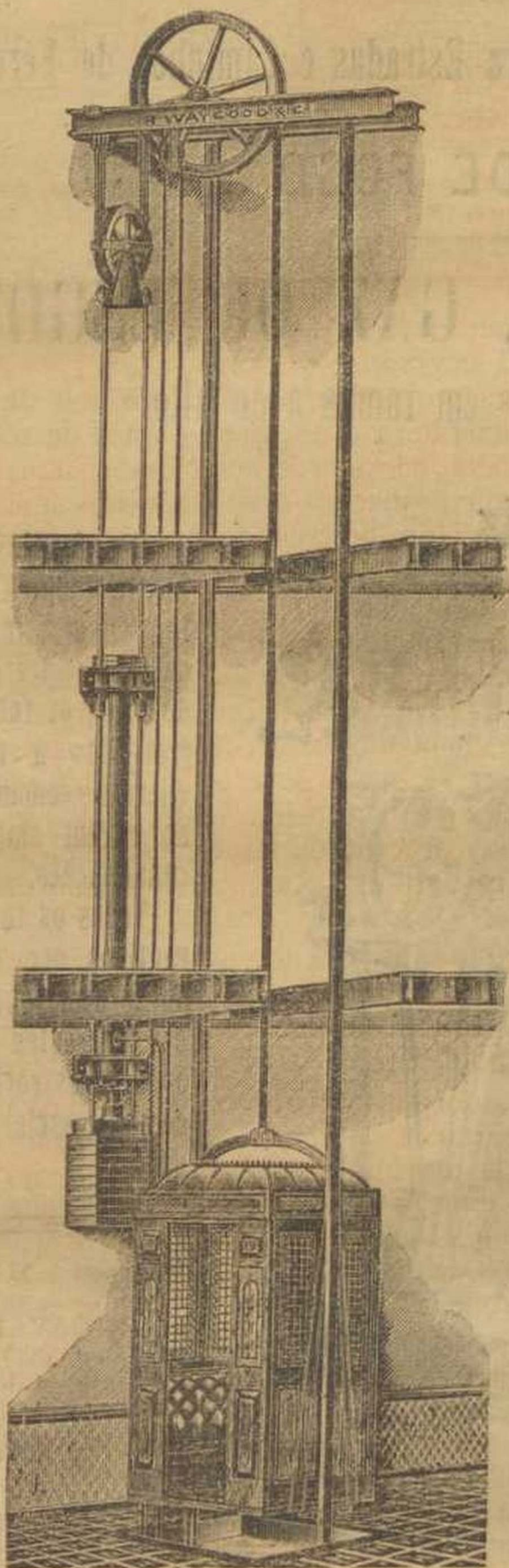
PREÇOS Dynamite n.º 1, cada kilogramma 850 »
 » » » 3, » 450 réis
 Capsulas, a caixa de 100: S 460 réis — D 700 réis — T 900 réis.
 Mecha ou Rastilho, preços conforme a qualidade.

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 mechanica. Fornecem elevadores dos systemas mais aperfeiçoados para palacios, edificios publicos, hoteis e casas particulares.



Contractam todo o material para caminhos de ferro como carris, travessas, cruzamentos, etc., e fornecimentos de carvão das minas Fredegar ou Nautygly, 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 execução das obras.

A nova HARRISON KNITTER

MACHINA PARA FAZER MEIAS

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

Se precisa Agentes compradores.

Para Catalogos illustrados e todos outros pormenores dirigir a

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



Tem obtido os mais altos premios, sempre triumphante.

Com Sello de garantia.



EMPRESA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

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

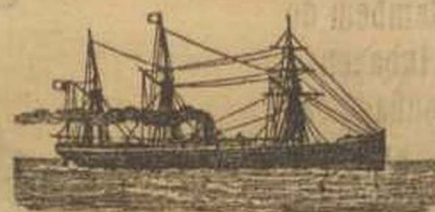
No dia 20 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para a Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira e Fayal.

LISBOA

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, Montevideo e Buenos-Ayres

Esperado em 22 de junho o paquete «TRENT»

Para Southampton e Antuerpia

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

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

AGENTES

LISBOA

PORTO

KNOWLES RAWES & C.^a

W. C. TAIT & C.^a

31, Rua dos Capellistas, 1.º

23, Rua dos Inglezes, 23