

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despacho de 5 de março de 1888, do Ministerio das Obras Publicas

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO

REDACÇÃO — RUA DE SANTO ANTÃO, 109 — LISBOA

SUMMARIO

As construções de utilidade publica e especialmente as dos caminhos de ferro devem ser tutelladas pelo governo ou entregues á iniciativa publica livre? — por Augusto Montenegro.
 Assembleas geraes da Companhia Real dos Caminhos de Ferro.
 Parte oficial.—Ministerio das obras publicas, commercio e industria, Portarias de 12 e 18 de junho.
 O Norte de Hespanha e o alargamento da sua rede.
 Instalação electrica.
 Viagem à Suissa.
 O metropolitano de Paris.
 Caminho de ferro e porto de Mormugão.
 As velocidades na Europa e na America.
 A ponte de Moonchenstein.
 As associações da classe.
 Caminhos de ferro do Monte.
 Publicações recebidas.—Listas finançeras. — Revista dos lycens. — Estatística de Portugal. — Relatorio dos actos da direcção da Associação Commercial do Porto em 1890.
 Patentes de invenção.
 Carteira dos acionistas.
 Boletins financeiros—de Lisboa, por J. F.—de Paris, por G. Passard.
 Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
 Linhas portuguesas.—Bilhetes de banhos.—De Loanda a Ambaca. — Companhia Nacional.—Funicular de Santarém.—Carris de Ferro de Lisboa.—Companhia das docas e caminhos de Ferro Peninsulares.
 Linhas hespanholas.—A fusão das companhias De Medina del Campo a Salamanca. — De Calatayud a Valenca.—Uma grande ponte.—A estação de Vigo.—Tramway a vapor.—De Penaranda a Avila.—O tunnel de Fayon.
 Linhas estrangeiras—França, Brazil, Irlanda, India.
 Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes—(Relatorio do conselho de administração).
 Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta—(Conclusão do relatorio).
 Arromatações.
 Annuncios.

As construções de utilidade publica

e especialmente as dos caminhos de ferro devem ser tutelladas pelo governo ou entregues á iniciativa publica livre?

I

Considerações geraes

HA trabalhos publicos de que depende a segurança política do paiz, como são os trabalhos militares, cujo delineamento e construccion pertence unicamente ao Estado, como representante da segurança social, obrigado a velar pelas condições de existencia da nação e a manter a sua integridade.

Ha outros de natureza pacifica, que sendo tambem necessarios para a realização das condições geraes da existencia da nação, e destinados ao bom aproveitamento das forças nacionaes não dão comtudo lucro immediato, nem muitas vezes lucro remoto, como são o disseccamento dos pantanos, a plantacão e conservação das florestas, os trabalhos destinados a conter a invasão do mar, e as inundações no interior, e até certo ponto o melhoramento da navegação interna, dos portos de mar, e das estradas principaes, cuja construccion não deve esperar-se da iniciativa particular, ou seja por não poderem produzir lucro immediato, ou seja porque, abrangendo um grande area, não pode harmonisar-se a vontade de todos os interessados, e n'este caso incumbe ainda ao Estado executar

esses trabalhos, que sendo de interesse geral devem ser pagos pelo imposto, que abrange todos.

Quando porem os trabalhos forem de natureza a produzir lucros immediatos ou sejam proveitosos á nação em geral, ou sejam proveitosos a determinadas localidades deverá ainda o Estado intervir sempre que se manifestem abusos, prohibindo actos que sejam contrarios aos direitos dos outros, e aos interesses economicos da nação, mas com a maior prudencia para não embaraçar os negocios das companhias, e deixando quanto possivel mover-se debaixo da sua responsabilidade a iniciativa individual, ou a das sociedades que são uma forma aperfeiçoada da iniciativa dos individuos, e do emprego do capital.

II

Revista historica

PRELIMINARES

Os povos da antiguidade sujeitos ao poder do mais forte, e tutellados por governos absolutos, não tinham a energia, nem o espirito de associação indispensavel para os grandes emprehendimentos, desconheciam quasi por completo as vantagens da viação, e nem mesmo comprehendiam a conveniencia de tirar á agricultura e á industria braços para os applicar á construccion de estradas; por isso os seus trabalhos se limitaram aos portos de mar, á canalisação dos cursos d'agua, a pontes, a obras urbanas, e ao abastecimento de aguas, no que se tornaram notaveis os Romanos.

São quatro os processos que os diferentes povos teem successivamente empregado para a locomoção e transporte conforme o grau de sua civilisação, e ainda hoje se encontram todos em diferentes partes do mundo.

Entre os povos antigos eram feitos os transportes, como ainda hoje se fazem talvez na quinta parte do globo, especialmente no interior da Africa e nos sertões da Asia por longas fileiras de carregadores conduzindo á cabeça pequenos volumes de 12 a 15 kilos.

Veio em segundo logar o aproveitamento dos animaes para carga, e d'ahi as caravanas de camellos que atravessam os sertões da Africa, assim como as filas de milhares de machos que se encontram na Tunisia e em Alger.

Seguiu-se em terceiro logar o emprego de carros com tracção animal.

Por ultimo apparece a locomotiva rebocando comboios de 20 a 60 vehiculos de 10 toneladas atravez dos povos contemporaneos, como que para resgatar a indiferença tão prejudicial dos povos antigos, com este novo instrumento de civilisação moderna.

Os primeiros passos na construccion das estradas foram inspirados por medidas estrategicas. Por occasião das grandes guerras conheceram os generaes a enorme

necessidade de desembaraçar o terreno dos obstaculos que encontravam na sua passagem lançando pontes sobre os rios, aplanando e calcando o terreno, e finalmente construindo estradas, que foram depois aproveitadas pelos povos circumvisinhos. Ainda hoje se nota que o primeiro cuidado dos povos modernos, que comprehendem a conquista e ocupação dos territorios habitados por povos selvagens é cobrir os com estradas e caminhos de ferro, apresentando nós d'isso o exemplo mais notável: a construcção do caminho de ferro da Asia central, que sendo uma obra estratégica se converteu em proveito da civilisação universal.

Até ao fim do século passado só foram construídas as estradas principaes na maior parte dos paizes; quasi todas as povoações pequenas e grande numero de povoações importantes eram inacessiveis a qualquer viautura, só se podia jornalear a cavallo, e em muitos sitios com pouca segurança, o transporte de pessoas e de objectos de toda a especie estava entregue á actividade particular ou a pequenas emprezas.

Ao seculo actual coube a gloria de inventar e construir os caminhos de ferro que exercem a mais poderosa influencia na prosperidade dos povos, estabelecendo a segurança, a economia, e a rapidez nos meios de transporte.

Estas successivas transformações do meio de transporte tiveram consequencias económicas, que M. Foville em 1880, considerando unicamente a diferença dos preços, calcula do modo seguinte:

	francos	réis
frete por homens.....	3,33	599
» por cavallos ou machos..	0,87	160
» por caruello.....	0,42	76
» em carros ordinarios....	0,20 a 0,23	36 a 42
» em carro accelerado....	0,40 a 0,45	72 a 81
» em caminho de ferro....	0,06	11

As vantagens da economia do preço ha a juntar a não menos proveitosa economia do tempo, e a segurança no transporte.

(Continua).

Augusto Monteiro



Assembléas geraes

DA COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Reuniram no dia 26, como estavam anunciadas, as assembléas geraes ordinaria e extraordinaria d'esta companhia, sendo a primeira destinada á apresentação do relatorio e contas da gerencia do anno findo, por parte do conselho de administração, e parecer do conselho fiscal, e a segunda para apresentação dos projectos de contractos para alienação das linhas hespanholas a cargo da companhia.

Presentes 74 accionistas representando 26:040 accções, com 448 votos, tendo sido depositadas para estas assembléas 30:476 accções.

Abriu a sessão á 1 hora e 20 minutos, sendo presidida pelo sr. Frederico Biester, e escolhidos para escrutinadores os dois maiores accionistas presentes, o sr. Mem Rodrigues de Vasconcellos como representante de mr. Otlet, possuidor de 2:200 accções, e o sr. Carlos Eugenio d'Almeida, possuidor de 1:916.

Assistiu o commissario regio sr. Antonio de Serpa e secretariou o sr. Sousa Vasconcellos.

Dispensada a leitura do relatorio do conselho que havia sido previamente distribuido.

D'este documento, que hoje começamos a publicar no logar respectivo, constam interessantes esclarecimentos sobre a situação da companhia.

A conta de estabelecimento estava em 31 de dezembro ultimo em 50.688:218\$266 réis, divididos em:

LINHAS EM EXPLORAÇÃO

Norte e Leste.....	21.779:098\$943
Ramal de Caceres.....	1.585:125\$708
Ramal de Coimbra.....	110:399\$573
Lisboa Cintra Torres	4.089:497\$714
Torres-Figueira Alfarellos	5.855:705\$587
Ramal de Santa Apolonia, Parte em exploração.....	299:564\$646
Custo das linhas em exploração.....	33.719:392\$171

LINHAS EM CONSTRUÇÃO

Beira-Baixa.....	8.915:847\$820
Urbana	4.127:787\$214
Cascaes e Obras do Tejo	3.521:783\$380
Ramal de Santa Apolonia (Ligação com Braço de Prata)	388:763\$993

ESTUDOS DE NOVAS LINHAS

Linhos a classificar.....	14:643\$688
Custo das linhas em construcção.....	16.968:826\$095

Na verba de 33.719:392\$171 entra a construcção e gastos geraes por 32.083:506\$374 e os restantes réis 1.635:885\$796 de material circulante; nas linhas em construcção ha 15.561:045\$500 de gastos de construcção e geraes e 1.407:779\$595 de material circulante. Em total o valor de estabelecimento é de 47:644 contos de edificios e material fixo, e 30:415 contos de material circulante. D'aquelle foram 1:278 contos gastos no ultimo anno na linha da Beira Baixa, da qual a companhia espera abrir em breve as duas secções, até Covilhã, na extensão de 165 kilometros, assim como conta abrir ainda em julho a linha de Braço de Prata, o que permitirá transferir para a nova estação do Rocio o serviço de passageiros de Leste e Norte.

A companhia tem actualmente 149 máquinas, 559 carruagens e salões e 2.076 wagons.

A receita dos 830 kilometros explorados em 1890 foi de 3:383 contos ou menos 79 contos do que no anno anterior. O producto kilometrico desceu, pois, da média de 4:206\$268 a 4.075\$599 réis.

Aquella diferença explica-se em vista das medidas sanitarias que difficultaram o transito de passageiros e impossibilitaram durante bôa parte do anno o de mercadorias internacionaes. Só no movimento pelas fronteiras houve a diminuição de 19:151 passageiros e a do producto de 50:600\$000 réis, tendo sido o de mercadorias menos 32:800\$000 réis.

O producto médio de passageiros em 1.^a e 2.^a classe baixou, certamente por em 1889 ter avultado n'estas classes o numero de visitantes á exposição, e em 1890 diminuir pelas medidas sanitarias, o numero de passageiros internacionaes. Não deve ser estranho tambem ao decrescimento em 2.^a classe o desenvolvimento dos comboios operarios que, pela modicidade dos seus preços chamavam para, a 3.^a classe muitos passageiros da 2.^a.

Tendo sido a receita, como dissemos, numeros redondos	3:383 contos
e a despesa.....	1:398 "
o producto liquido foi.....	1:985 "

dos quaes, deduzido 1:622 contos de encargos de obrigações, 43 de impostos e 2:790 de amortisação de acções, fica liquido.....	317 contos
com 2 contos do anno anterior.....	319 »

dos quaes, tirando 3 para reserva, 24,8 contos para as caixas de soccorros e reformas dos empregados e 187 contos para dividendo já distribuido, ficou um saldo liquido de 103:864:529 réis que o conselho entendeu prudente passar á conta do exercicio do anno corrente.

A este respeito propôz o sr. Feliciano d'Abreu, na assembléa, que se dêsse d'este saldo um dividendo complementar que poderia ser de uns 7,50 francos, ao que o sr. Wan Zeller respondeu que, em virtude dos grandes trabalhos em que a companhia anda empenhada para o acabamento das suas linhas e edificios, dos gastos extraordinarios provaveis n'este anno, e do possivel deficit da exploração das novas linhas, o conselho entendia dever propôr a passagem d'aquella verba á conta do anno corrente.

Retirada a proposta do sr. Abreu foi votada a 1.^a resolução proposta pelo conselho, no theor seguinte:

1.^a a) A assembléa geral aprova o relatorio do conselho de administração, e as contas fechadas em 31 de dezembro de 1890, que o acompanham.

b) A assembléa aprova que a reserva estatutaria seja elevada á importancia de 42:864:007 réis.

c) A assembléa aprova os donativos á caixa de soccorros e á de reformas e pensões em conformidade com as deliberações das anteriores assembléas, na importancia total de 24:854:410 réis.

d) A assembléa fixa o dividendo do exercicio de 1890, em 2:700 réis por accão, já pago, livre de imposto.

e) A assembléa decide que o saldo dos lucros do anno de 1890, na importancia de 103:864:529 réis, passe á conta do exercicio de 1891.

Sobre a 2.^a propôz o sr. Marquez da Foz um additamento, dando ao conselho auctorização para fazer qualquer transacção sobre liquidação das responsabilidades da companhia e melhoramento do seu credito; aprovada esta proposta, a 2.^a resolução ficou assim redigida:

2.^a A assembléa renova, para o que fôr preciso, a auctorização dada ao conselho de administração pela precedente assembléa geral ordinaria, para que possa, ouvido o conselho fiscal, fazer uso nos termos das leis dos poderes consignados nos art. 19.^o, 40.^o e 43.^o dos estatutos e para tratar quaesquer transacções com o Estado ou com qualquer outras entidades sobre a liquidação das responsabilidades da companhia e o melhoramento do seu credito.

O sr. Wan Zeller apresentou a demissão collectiva de todo o conselho de administração, pelo que se procedeu á eleição d'este corpo, tendo sido previamente aprovada uma proposta do sr. Marquez da Foz para que fossem eleitos por agora, só 7 membros do conselho, ficando auctorizado este a completar-se como é dos estatutos.

Sahiram eleitos por 395 votos salvo as pequenas variantes pela isenção dos candidatos votantes, os srs. Carlos Eugenio d'Almeida, Francisco Wan Zeller, Santiago Gouveia, Marquez de Fontes, Mem Rodrigues de Vasconcellos, Antonio Centeno e Adrião de Seixas.

Para o conselho fiscal elegeu a assembléa os srs. Conde de Valenças, viscondes de Alemquer e de Mangualde, e Antonio Pereira de Carvalho, e para a assembléa geral, presidente o sr. Biester, e vice-presidente o sr. Silveira Vianna.

Passando-se á assembléa extraordinaria foram lidos os 4 contractos com o Norte de Hespanha, sendo o primeiro para cedencia ao Norte das linhas de Madrid-Caceres, 429 kilometros; o segundo para cedencia da de Oeste, 350 kilometros, de Plasencia a Astorga; o ter-

ceiro para venda ao Norte da linha de Torralba a Soria e dos estudos projectos e concessões das de Soria Sanguesa e Passages a Jaca; e o quarto para trafego combinado.

O primeiro e segundo d'estes contractos fundam-se n'uma exploração experimental que o Norte fará da linhas de Madrid, Caceres e Plasencia a Astorga (a qual só será entregue ao Norte á proporção que fôr estando construida e aprovada pelo governo) durante 10 annos, exploração que o Norte fará com toda a economia e sem gastos da administração que só poderão ser levados em conta á razão de 400 pesetas por kilometro, quando os productos brutos das linhas attingirem 11:500 pesetas.

O juro e amortisação das 50:000 acções e 150:000 obrigações de Caceres serão a cargo da companhia Portugueza até definitiva entrega d'aquellas linhas ao Norte. N'essa data serão estas acções convertidas em 30:000 obrigações hypothecarias com juro de 3 % (15 pesetas).

Terminado este prazo tomar-se-ha a média dos 3 annos em que o excedente das receitas sobre os encargos fôr mais vantajoso, e esse liquido capitalizado a 6 % representará a importancia que o Norte tem que pagar á companhia real pelas duas linhas.

Se durante os 10 annos não se der este caso, aquelle prazo ampliar-se-ha de anno em anno. O preço da cessão será pago pelo Norte em obrigações de 3 % (15 francos) de juro, com hypotheca sobre a linha de Madrid-Caceres.

A linha de Torralba a Soria tambem será tomada pelo Norte, pelo 3.^o contracto, por 10:000 obrigações de 3 %, amortisaveis em 90 annos a 500 pesetas; e os estudos, planos e direitos das linhas de Castejon-Passajes e Sanguesa a Jaca por 2:500 obrigações hypothecarias sobre essas linhas.

O trafego commun entre as linhas do Norte e as de que tractam as bases supra dirigir-se-ha sempre pela mais curta distancia, segundo o 4.^o contracto.

A assembléa aprovou a generalidade d'estes contractos, ficando o conselho encarregado de os ultimar, tentando com tudo obter quaesquer outras condições mais vantajosas para os interesses da Companhia.

Em seguida foi lavrada a acta das duas sessões que a assembléa aprovou.

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

1.^a repartição—Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

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 16 de maio ultimo, de uma variante entre os kilometros 10,919 e 11,700 do troço do caminho de ferro americano da Gollegã, por Torres Novas, a Alcanena, comprehendido entre Torres Novas e Alcanena, apresentado pela companhia concessionaria da referida via ferrea.

Paço, em 18 de junho de 1891.—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.

Para o director das obras publicas do distrito de Santarem.

2.^a Repartição—Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 11 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto, datado de 12 de maio ultimo, de ampliação da estação de Abrantes, na linha ferrea de leste, para o entroncamento n'esta linha da Beira Baixa; projecto apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portugues; devem-

do, porém, a companhia submeter á approvação superior os projectos especiaes das obras a executar.

O que se communica ao respectivo director fiscal para os devidos efeitos.

Paço, em 18 de junho de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

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

Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer de 4 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 18 de maio proximo passado, da ampliação do edificio de passageiros da estação de S. Bartholomeu de Messines no caminho de ferro do sul, e bem assim o respectivo orçamento, na importancia de 660.000 reis, ficando a execução das obras dependente de ordem superior.

Paço, em 12 de junho de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o director da construção do caminho de ferro do Algarve.

Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer de 1 do corrente mês, da júnta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 16 de março ultimo, de modificação ao primitivo projecto, aprovado em portaria de 31 de março de 1890, para a reconstrução da Ponte da Asseca, no kilometro 68,000 do caminho de ferro de leste, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, devendo a mesma companhia aumentar com mais uma fiada de estacas as novas fundações, e todas as estacas ser levadas até á nega suficiente.

O que se communica ao respectivo director fiscal para o efeitos devidos.

Paço, em 12 de junho de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o director da primeira direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro

Sua Magestade El-rei, conformando-se com o parecer de 1 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar os projectos datados de 4 de abril ultimo dos sete apeadeiros de Campolide, Palhavã, Rego, Campo Pequeno, Arieiro, Chellas e Marvila no ramal de caminho de ferro de Santa Apolonia à Bemfica, apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, e autorizar a construção dos mesmos apeadeiros para o serviço exclusivo de passageiros dos comboios ligeiros e nos termos propostos pela mesma companhia para o estabelecimento d'estes comboios, sem prejuizo da construção da estação do Campo Pequeno, conforme a condição 23.ª do respectivo alvará de concessão datado de 7 de julho de 1886, e cujo projecto foi aprovado em portaria de 28 de novembro de 1889.

Paço, em 12 de junho de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o director da primeira direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro.

O Norte de Hespanha

e o alargamento da sua rede

No artigo que publicámos no n.º 83 d'esta Gazeta, respectivo ao 1.º de junho démos como fusionada com a companhia do Norte de Hespanha a de Almansa Valencia Tarragona. O relatorio d'aquella companhia que posteriormente recebemos, e a assembléa geral extraordinaria d'esta que se effectuou em 11 de junho vieram dar-nos a conhecer que não era de uma fusão que se tratava, mas de uma venda da rede de Almansa á companhia do Norte, operação que foi realizada nas bases que passamos a extractar:

1.º A companhia do Norte tomará a seu cargo desde 1 de janeiro de 1892 as linhas e o passivo da de Almansa Valencia, segundo o balanço que fôr dado em 31 de dezembro de 1891, pagando de sua conta o passivo e acabando a construção da linha de Jativa a Alcoy.

2.º A companhia do Norte converterá as 100.000 acções de Almansa em igual numero de acções suas e

criará 150.000 obrigações hypothecarias sobre as linhas d'aquella companhia, de 475 pesetas e juro de 5% das quais 100.000 serão dadas ás 100.000 acções de Almansa, e as 50.000 restantes applicadas aos trabalhos de Jativa, Alcoy e outras futuras extensões.

3.º Os juros e amortisação das 220.761 obrigações de Almansa serão pagas pelo Norte.

Isto pelo que diz o relatorio do Norte; pelo que consta das bases do contracto de venda aprovado pela assembléa de 11 de junho da companhia d'Almansa, sabemos mais que

1.º Dos productos líquidos da exploração das linhas d'esta companhia, no anno corrente será, distribuido um dividendo de 30 pesetas por acção;

2.º que a amortisação das 150.000 novas obrigações do Norte será em 66 annos, feita semestralmente, desde 1 de janeiro futuro;

3.º que 6 administradores de Almansa entrarão para o conselho da companhia do Norte.

Em quanto ás bases do contracto de compra da pequena linha de 77 kilometros de Medina a Salamanca, linha de que a nossa companhia das Dockas do Porto não quis fazer aquisição, como noticiámos, fundam-se em annular as 150.000 acções da companhia de Salamanca, e reduzir a 30.000 as 36.912 obrigações da mesma companhia, sendo 27.250 para pagamento aos credores da companhia, e as 2.750 restantes reservadas para as reparações da linha e seu material.

Installação Electrica

Passando hontem á noite pela rua do Ouro sentimos por um momento a impressão d'um passeio pelos boulevards de Paris. Era o caso que se via prendida a atenção de quem passava, pelo efeito realmente curioso d'uma pequena iluminação electrica que abrillantava as vitrines dos srs. Lopes Sequeira & C.ª, dando logar a que se juntassem muitas pessoas para observar o efeito d'aquella iluminação.

Bom symptom a aquella curiosidade, signal de que não existe a indiferença que dizem; são os curiosos os que mais aprendem e o nosso publico não é menos curioso do que o de Paris, Londres, etc., o que lhe falta e mais alguma energia, a consciencia das suas admiraveis aptidões, e um bocado de bôa direcção.

Nós tambem somos curiosos e por isso pedimos informações sobre o modo como era produzida aquella electricidade.

Não se ouvia ruido de machine, nem se viam condutores vindo do exterior.

Foi-nos respondido que a electricidade não era produzida ali, que a mandavam comprar fôra, que gastavam com aquella iluminação cerca de 100 voltampéres de electricidade, que mandavam todos os dias buscar essa porção para o consumo da noite, exactamente como se manda buscar gelo ou um barril de cerveja.

Não podemos deixar de concordar que era realmente muito pratico e commodo aquelle sistema e devido á amabilidade do sr. Lopes Sequeira obtivemos mais as seguintes informações:

A installação comprehende 24 lampadas de incandescencia de 8 vellas distribuidas pelas tres vitrines; algumas d'estas lampadas acham-se no centro de lindas tulipas de vidro de cores, supportadas por braços elegantes de bronze dourado.

Estas tulipas produzem com a luz de incandescencia uns reflexos muito agradaveis que fazem realçar as cores dos tecidos.

As lampadas estão ligadas a cordões flexiveis, o que permite poderem-se deslocar de um para outro sitio de modo a obter o melhor efecto.

Todas as lampadas comunicam com dois condutores principaes que se acham em communicação com duas caixas que contêm uma bateria de 6 accumuladores.

Todas as manhãs, dois moços, levam estas caixas ao estabelecimento do sr. Hermann onde recebem a competente carga, e de tarde vão buscal-as, e mais nada.

Neste caso a luz electrica não é sómente destinada a fazer realçar o aspecto das fazendas que se acham em exposição.

Como a luz electrica é inoffensiva não ha os prejuízos que causa a luz do gaz pela deterioração das fazendas e pela alteração das cores.

Viagem á Suissa

Approxima-se a epocha das excursões, e inspirados no bom desejo de trazer os nossos leitores ao corrente das viagens que se podem fazer, mais commoda e vantajosamente, vamos proporcionar-lhes os esclarecimentos indispensaveis para realizarem uma interessante excursão que, segundo o *Echo des Touristes*, prepara a agencia Lubin, de Paris:

Dia 11 de julho—Excursão na Suissa. Comboio de recreio partindo de Paris (gare do Norte) ás 8 horas e 40 minutos do noite, e seguindo a Bâle, Neuhausen quendas du Rheno, Schaffhouse, Zurich, Einsiedeln, Brunnen (Lago dos IV Cantões), Vitznau, Rigi, Lucerne, Alpnach, Meiringen (quendas do Reichenbach, Gargantas do Aar) Brienz. Giessbach, Interlaken, Grindelwald, Lauterbrunnen, Interlaken, Thoume, Berne, Fribourg, Lausanne, Chillon, Martigny, Chamonix, Mar de Gelo, Montanvert, Généve, Evian, Paris.

Regresso a Paris em 27 de julho.

Preços—1.^a classe 545 francos; 2.^a classe 500 francos.

Nos preços indicados para estas viagens comprehende-se almoço de garfo e jantar, com vinho, café, pela manhã, quarto confortavel, luz, omnibus á chegada e partida dos comboios, vapores nos lagos e carruagens para visitar as cidades.

O Metropolitano de Paris

Era uma vez o Metropolitano Eiffel!

A comissão de inspecção do Conselho Municipal de Paris, reunida ultimamente, rejeitou o projecto apresentado pela Sociedade Eiffel, para a construcção da linha de Metropolitano, por este não corresponder ás necessidades a que tem de fazer face um verdadeiro metropolitano parisiense.

A comissão convida o Conselho a persistir em reivindicar para a cidade de Paris o direito de ser auctorizada, nos termos da lei de 2 de junho de 1880, a estabelecer no seu proprio domínio um caminho de ferro local urbano parisiense, de que ella conservaria a propriedade e a administração ou directamente ou por concessão temporaria.

A comissão propõe um traçado cujas bases, no seu conjunto figuraram já nos projectos anteriores apresentados pelos diversos ministros de obras publicas á aprovação dos poderes publicos, depois de submettidos aos inqueritos regulamentares.

Caminho de ferro e porto de Mormugão

O semestre que vae correndo accentúa um progresso de receitas n'esta linha ferrea, por quanto até á semana finda em 9 de maio proximo a receita tinha attingido a cifra de 289.210 rupias, isto é, mais 88.200 rupias, que em igual periodo do anno anterior; e se attendermos a que todo o mez de maio e ainda parte do de junho é bôa epocha de exploração não exageraremos calculando que a receita subirá a 400.000 rupias o que nos dá um augmento approximadamente de 100.000 rupias ou réis 40.000.000 sobre igual semestre do anno anterior.

Como por varias vezes temos escripto acreditamos que esta linha ferrea terá futuro, e que compensará, se não no todo, em grande parte o encargo que tomámos dotando aquella nossa colonia com tão importante melioramento.

O mappa que segue, mostra as receitas e despezas da exploração nos annos de 1888, 89 e 90 e é por assim dizer nma rectificação e additamento ao que escrevemos nos n.^{os} 2 e 10 da nossa serie de 1890.

Como claramente se vê d'este mappa o rendimento bruto por kilometro incluindo todas as receitas foi de:

Annos	Rupias	Reis
1888	5:250	2:100.000
1889	5:991	2:396.400
1890	5:798	2:319.200

A despesa por kilometro em eguaes periodos foi de:

1888	4:862	1:944.800
1889	5:381	2:152.400
1890	4:981	1:992.400

Liquido por kilometro:

1888	388	155.200
1889	610	244.000
1890	817	326.800

Assim a exploração é cara, embora se attenda a que em 26 kilometros approximadamente tem de empregarse a tracção dupla para transportar meia carga tão sómente, e ainda a que o trafego é na maior parte descendente, e portanto uma grande parte do material é desaproveitado.

Os principaes generos transportados em 1890 foram:

	Toneladas	Rupias
Côcos	2:657	7:266
Carvão	6:171	8:745
Algodão	14:857	58:569
Fructas e nozes	2:795	10:044
Grãos e legumes	25:434	81:076
Materiaes do caminho de ferro	464	1:550
Oleos e petroleo	4:100	13:066
Sal	8:194	22:333
Sementes	14:872	50:042

A exportação de generos da nossa India reduz-se por assim dizer ao *côco* e *a sal* e se compararmos com o anno anterior vemos que exportámos:

	Em 1889	Em 1890
Côcos	3:886 toneladas	2:657 toneladas
Sal	4:072 "	8:194 "

o que nos diz que no interior ha um mercado para o sal, mercado digno de toda a nossa attenção, n'este momento em que a Inglaterra denunciou o tratado da India.

Vê-se mais do mappa, que os segundos semestres são maus e que não cobrem a despeza de exploração; isto resulta principalmente de, os meses de junho a setembro, serem os meses das chuvas, que na India são torrenciaes, e como tales serem, por assim dizer, meses mortos para o commercio.

A montagem de industrias de tecidos de algodão na nossa India dar-lhe-hia um grande desenvolvimento, principalmente ligando-a com Moçambique, que procura o mercado de Bombaim, e que com certeza consumiria eguaes productos de procedencia indo-portugueza se os houvesse.

Fomentar as relações entre Moçambique e a nossa India parece-nos seria de um grande alcance economico para as duas provincias, que veriam aumentar os seus recursos, sem sacrificio para a metropole.

(Das *Colonias Portuguezas*.)

As velocidades na Europa e na America

Do relatorio apresentado no Congresso Internacional de Caminhos de Ferro de 1889, por M. Jules Michel engenheiro em chefe de material fixo da Companhia Paris-Lyon-Mediterraneo, constam os seguintes esclarecimentos, relativos á velocidade dos comboios rápidos na Europa e na America:

«Em 1863, uma comissão de inquerito nomeada para estudar o regimen dos caminhos de ferro da França, nessa época, declarou que a velocidade commercial dos comboios expressos era, em média de 50 a 52 e excepcionalmente, de 57 kilómetros no caminho de ferro do Norte, entre Paris e Calais (¹). A comissão manifestou então desejo de se adoptar em França a velocidade commercial de 55 ou 60 kilómetros; hoje, varia ella entre 55 e 69 kilómetros; a média é de 63 kilómetros. É um aumento de 12 kilómetros por hora, isto é 25 %. Este aumento foi obtido em parte pela suppressão de algumas paragens intermédias, mas na sua quasi totalidade pela adopção d'uma velocidade de marcha notavelmente mais elevada. Esta velocidade média de marcha varia agora entre 65 e 80 kilómetros por hora.

A maxima velocidade admittida em França é de 110 a 120 kilómetros nas rôdes do Norte, Este, Orléans, e 90 kilómetros nas rôdes de Oeste e Paris-Lyon-Mediterraneo.

Em Inglaterra, a velocidade de marcha dos comboios é de 72 a 85 kilómetros, e as velocidades commerciaes variam entre 71 e 81 kilómetros.

As velocidades maximas não são limitadas; attingem frequentemente 125 kilómetros nas rampas.

Na Belgica os expressos do Estado, têm uma velocidade de marcha, de 78 kilómetros e uma velocidade maxima de 90.

Na Alemanha as velocidades de marcha são, em média, de 65 kilómetros, e a commercial de 60 kilómetros. As maximas auctorisadas são em geral de 75 e excepcionalmente de 90.

Na Austria e na Hungria as velocidades de marcha dos comboios expressos são de 60 a 70 kilómetros. Os machinistas apenas não estão auctorisados a aumentar a velocidade em mais de 10 %, o que dá velocidades maximas de 66 a 77 kilómetros.

A regra na Russia, no caminho de ferro Nicolas é a mesma.

(¹) A velocidade commercial é a velocidade média resultante do tempo gasto em percorrer a linha inteira, entre os pontos extremos, sem deduzir o tempo necessário para afrouxamento e paragens nas estações intermédias.

Em Italia nas duas grandes rôdes do Adriatico e do Mediterraneo, as velocidades de marcha são respectivamente de 70 a 75 kilómetros, com um *maximum* de 80.

Finalmente na America segundo as indicações dadas por Mr. Banderali engenheiro em chefe do servico central do material e de tracção no caminho de ferro do norte, a velocidade de marcha é de 65 a 66 kilómetros nas linhas de Este; a maxima não é limitada da mesma fôrma que em Inglaterra.

Ha velocidades de 126 kilómetros nos longos percursos.

A ponte de Mœnchenstein

Ha dias o telegrapho transmittiu de Bâle uma noticia aterradora.

A ponte da linha do Jura-Spinopla (antiga Jura Berne Lucerna) que atravessa o Bise proximo d'aquella cidade e de Mœnchenstein cahira com um comboio de passageiros morrendo mais de 60 pessoas. Trez wagons cahiram ao rio afundando-se com os passageiros; um ficou pendurado nos restos da ponte e do trem, cheio de cadáveres.

Dias depois os telegrammas começaram a ser contradictórios assegurando ora que o numero de mortos era ainda superior a 100, ora que sómente 3 tinham sido as victimas de tão grande fatalidade. Esta ultima noticia parece-nos inacreditavel, attentas as condições do desastre.

A causa d'este é ainda desconhecida.

A ponte tinha 41 metros apenas de abertura e foi construída em 1875.

A obra metallica era da casa Eiffel de Paris. Como um dos pilares da ponte se houvesse deteriorado por occasião da grande inundaçao de 1881, fez-se uma nova fundação pelo processo pneumático.

Como os das outras pontes d'esta secção o corpo metallico da ponte de Mœnchenstein, foi minuciosamente cuidado durante muito tempo, e ainda no anno passado as travessas foram reformadas segundo os planos aprovados pelo departamento federal dos caminhos de ferro.

Um calculo, tambem verificado pela auctoridade federal, assegurou que as vigas principaes, estavam sufficientemente solidas.

As associações de classe

Recebemos do sr. conselheiro Madeira Pinto, director geral do commercio e industria a seguinte communicação:

O n.º 6.º do artigo 4.º do decreto de 9 de maio de 1891, que regulou a organisação das *associações de classe*, determinou que estas funcionem como corporações consultivas sempre que forem mandadas ouvir pelo governo sobre qualquer assumpto relativo:

a) Ao estudo, condições e necessidades da sua industria, ou do seu commercio, e modo de lhe promover o desenvolvimento;

b) A' situação do respectivo pessoal e maneira de melhorar as suas condições sociaes;

c) A' hygiene e segurança nos trabalhos industriaes.

Não sendo conhecido no ministerio das obras publicas commercio e industria, o local onde se acham installadas algumas d'essas corporações, são convidadas todas as *associações de classe*—commerciaes, industriaes ou

agricolas, compostas só de patrões (commerciaes, industriaes ou lavradores), só de empregados, operarios ou trabalhadores agricolas, ou mixtas—a participarem, verbalmente ou por escripto, á direcção geral do commercio e industria, no ministerio das obras publicas commercio e industria, o local onde se acham installadas, a fim de lhes poderem ser enviadas as communicações que no seu interesse, ou no do estado, convenha fazelhes.

Caminho de ferro do Monte

Constituiu-se no Funchal uma sociedade anonyma que se denomina «Companhia do caminho de ferro do Monte», que tem por fim construir e explorar o caminho de ferro para o sitio do Monte, bem como um casino no sitio denominado as Laginhas, extremo da linha.

A séde da companhia é no Funchal.

O capital da companhia será de 112:500:000 réis, divididos em doze mil e quinhentas accções de 9:000 réis, nominativas ou ao portador.

Publicações recebidas

Listes Financières, por Pierron de la Montluel, Paris, rue Milton 14.—Publicou-se mais um volume d'esta interessante bibliotheca a que já varias vezes nos temos referido e que se destina a dar a todo o commercio informações fidedignas sobre o credito dos principaes estabelecimentos das praças estrangeiras.

Este volume refere-se ao Egypto, Syria, ilha de Malta e Trieste. Em breve aparecerá o respectivo a Londres com todos os esclarecimentos até á ultima hora, tendo em vista a crise financeira e commercial.

Revista dos Lyceus.—Recebemos o primeiro numero d'esta publicação mensal que se propõe tratar de todas as questões relativas ao ensino secundario. É bem redigida.

Estatística de Portugal.—Commercio do continente e ilhas com paizes estrangeiros e ultramar.—Temos sobre a meza esta estatística que é um trabalho superiormente executado e interessante ao ultimo ponto.

D'elle extrahiremos utilissimos esclarecimentos em breve e então teremos occasião de repetidas vezes o citar.

Relatorio dos actos da direcção da Associação Commercial do Porto em 1890.—Muito importante sempre este relatorio, pelos dados que nos fornece com respeito ao movimento commercial da segunda cidade do reino, sentindo nós que a quantidade de publicações de que temos de ocupar-nos hoje nos impeça de dar sobre este livro mais minuciosa noticia.

PATENTES DE INVENÇÃO

Concedidas no mez de abril de 1891

Julius Erlenwein,—Machina para lavrar limas—1 anno.

Victor Tobias e Heinrich Fischer,—Chocolate liquido, completamente privado de matérias gordas, e que pôde conservar-se indefinidamente—1 anno.

Louis Doloire e Charles Golay,—Novo moinho, denominado o «universal incomparável», com corôas e camaras de ar de peneirações multiphas e com approximação de cada corôa separadamente ou todas juntas—2 annos.

Christian Christophersen,—Aperfeiçoamentos nas maçhinas para fabricar cravos de ferraduras—15 annos.

Peter Mc Cahey,—Novo instrumento para partos—15 annos.

David Kunhardt,—Apparelho para telegraphar por meio de correntes directas ou inversas—5 annos.

Louis Errani e Maurice Jacques Berg,—Novos phosphoros com ou sem superficie de fricção especial—5 annos.

John Bowing,—Aperfeiçoamentos no fabrico de combustivel feito de carvão fraco e de outros productos similares, bem como no modo de obter productos de alcatrão—5 annos.

Empreza Ceramica de Lisboa,—Fabricação de telhas de barro chatas que se sourepõem de modo que occultam a junta lateral. (Prorrogação) (a)—10 annos.

Paul Clovis Gérard,—Machinas para trabalhar as pedras ríjas com os diamantes e meios para fixar estes—5 annos.

Patentes cujos prazos de concessão terminaram no mez de abril de 1891

Conde Carlos Izamoyski,—Aperfeiçoamento no tratamento dos minérios de cobre—10 d'abril.

Alfredo Nobel,—Aperfeiçoamentos nas substancias explosivas—11 d'abril.

Léonce Combettes,—Apparelho electrico que pôde servir de relais telephonico para imprimir despachos telegraphicos n'uma fita que se desenrola—30 abril.

Thomas Alva Edison,—Novos aperfeiçoamentos introduzidos nos phonographos—9 d'abril.

Manuel José de Freitas,—Fabricação de um novo oleo de «pau caixão», com applicação á industria de sabão e vélas—24 d'abril.

Alexandre Deydon,—Apparelho hygienico de aquecimento de quartos, destinado a evitar toda a especie de perigos de asphyxia, de queimaduras e de incendio—24 d'abril.

Carteira dos Accionistas

Mala Real Portugueza

Obrigações sorteadas a amortisar em 1 de julho proximo, numeros seguintes:

5:014, 5:024, 5:026, 5:061, 5:100, 5:193, 5:256, 5:273, 5:354, 5:357, 5:395, 5:404, 5:414, 5:424, 5:501, 5:524, 5:548, 5:565, 5:568, 5:611, 5:617, 5:623, 5:635, 5:664, 5:706, 5:716, 5:724, 5:785, 5:860, 5:926, 5:978, 5:995, 6:022, 6:068, 5:103, 6:109, 6:193, 6:222, 6:359, 6:370, 6:386, 6:420, 6:435, 6:452, 6:494, 6:496, 6:508, 6:546, 6:551, 6:575, 6:585, 6:615, 6:640, 6:690, 6:696, 6:775, 6:783, 6:790, 6:792, 6:804, 6:823, 6:825, 6:839, 6:898, 6:915, 6:921, 6:962, 7:052, 7:078, 7:117, 7:119, 7:122, 7:175, 7:185, 7:189, 7:206, 7:264, 7:296, 7:349, 7:354, 7:361, 7:448, 7:449, 7:515, 7:519, 7:521, 7:524, 7:572, 7:595, 7:633, 7:642, 7:646, 7:704, 7:764, 7:804, 7:907, 7:928, 7:1940, 7:983, 8:023, 8:062, 8:100, 8:128, 8:153, 8:164, 8:202, 8:208, 8:335, 8:419, 8:461, 8:464, 8:475, 8:480, 8:485, 8:504, 8:577, 8:595, 8:655, 8:663, 8:666, 8:682, 8:758, 8:870, 8:806, 8:946, 8:989, 9:002, 9:095, 9:098, 9:125, 9:145, 9:180, 9:187, 9:192, 9:264, 9:313, 9:318, 9:338, 9:390, 9:418, 9:446, 9:466, 9:470, 9:528, 9:530, 9:536, 9:553, 9:570, 9:578, 9:589, 9:614, 9:639, 9:651 e 9:681.

em titulos d'uma obrigaçao; e
121 a 125, 271 a 275, 476 a 480, 486 a 490, 526 a 530, 676 a 680, 831 a 835, 846 a 850, 851 a 855, 1:021 a 1:025, 1:186 a 1:190, 1:376 a 1:380, 1:586 a 1:590, 1:646 a 1:650, 1:651 a 1:655, 1:786 a 1:790, 1:861 a 1:865, 1:866 a 1:870, 1:911 a 1:915, 2:176 a 2:180, 2:295 a 2:300, 2:386 a 2:390, 2:441 a 2:445, 2:581 a 2:686, 2:966 a 2:970, 2:981 a 2:965, 3:016 a 3:020, 3:331 a 3:335, 3:541 a 3:545, 3:771 a 3:775, 3:776 a 3:780, 4:011 a 4:015, 4:051 a 4:055, 4:626 a 4:630.

em titulos de cinco obrigações.

O pagamento do juro do semestre corrente e dos titulos com os numeros mencionados será feito desde o dia 1 de julho proximo em deante

Em Lisboa, no escriptorio da empreza.

No Porto na Nova Companhia Utilidade Publica

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações o amortisar em 1 de julho de 1891, conforme o disposto no titulo 4º dos estatutos, coube a sorte aos n.º 1:858, 5:892, e 8:752 de réis 450:000, quatro centos e cinquenta mil réis; e aos n.º 21:927, 25:095, 25:485, 29:710, 29:347, 33:737, 48:986, 49:812, 49:909, 51:212, de réis 90:000, noventa mil.

O pagamento do coupon e do titulo com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho proximo:

No Porto na séde da companhia á rua de Bellomonte, 49.—Em Lisboa no London & Brazilian Bank L.—Em Londres no Capital

(a) Esta patente foi anteriormente concedida por espaço de cinco annos por alvará de patente n.º 1:034 de 8 de abril de 1886.

and countie Bank L.—Em Paris, no Banque d'Escompte de Paris.—Em Amsterdam em casa dos srs. Westendorp & C.º—Em Bruxellas em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Faz-se publico que em sessão de 22 do corrente foram sorteadas para amortiseração no semestre corrente as 20 obrigações cujos numeros seguem e que deixam de vencer juro a partir de 1 de julho proximo futuro.

8:766 a 8:770, 11:211 a 11:215, 18:491 a 18:495, 36:851 a 36:855.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Emissão de 40:000 obrigações de 4 a 1/2 %, 2.º serie—4.º sorteio

Lista numerica das 25 obrigações d'esta companhia que sahiram sorteadas em sessão publica de 16 de junho de 1891, para amortiseração correspondente ao 1.º semestre de 1891.

46:187, 50:232, 51:430, 51:906, 55:034, 55:519, 56:208, 56:371, 56:521, 56:906, 58:361, 59:403, 61:902, 62:062, 65:231, 65:308, 65:309, 65:590, 66:245, 67:791, 69:228, 69:721, 72:598, 74:323 e 79:027.

8.º sorteio

Lista numerica a das 101 obrigações de 4 por cento d'esta companhia que sahiram sorteadas em sessão publica de 16 de junho de 1891 para amortiseração correspondente ao 1.º semestre de 1891.

1:431 a 1:440, 29:211 a 29:220, 45:361 a 45:370, 53:271 a 53:280, 54:761 a 54:770, 67:581 a 67:590, 71:081 a 71:090, 75:021 a 75:030, 79:461 a 79:470, 90:141 a 90:150 e 92:471.

Boletins financeiros

Lisboa 30 de junho

Tem-se conservado estacionaria, força é dizer-o, a crise monetaria, mantendo se o agio para as aquisições de prata, o que foi um pouco aggravado pela circunstancia de uma casa commercial de Lisboa haver anunciado ha dias a troca de ouro por prata, sem premio de especie alguma. Parece, porém, que em breves dias o mercado será innundado de prata, obrigando o que se acha sequestrado á circulação a reapparecer. Calcula-se que ha 10:000 contos em prata constituindo o forte da nossa circulação metallica na especie. A casa da moeda tem, depois de 10 de maio cunhado de cerca de 1:800 contos e como o trabalho diario d'este estabelecimento do estado (35 contos) parece não poder satisfazer as exigencias do mercado o governo mandou cunhar em Inglaterra (Birmingham) 135 contos por dia em moedas de 500 réis até que seja julgada sufficiente a quantidade de meias coroas introduzida na circulação. Com esta producção extraordinaria de prata amoedada parece querer o governo prepara-se para occorrer ás urgencias do troco de notas depois de 10 de julho (fim da moratoria) e remida esta dificuldade estará consideravelmente diminuida a crise monetaria, restando apenas regular a questão do ouro.

Deve ser ámanhã publicada a *lei de meios*, cuja importancia capital está nas multiplas authorisações financeiras que concede ao governo e cujo elenco principal é o seguinte:—reforma da lei organica do Banco de Portugal com o fim de desenvolver a circulação fiduciaria e do credito ao commercio e á industria;—modificação da circulação metallica e adopção eventual do bimetallismo;—revisão da legislação relativa aos bancos de deposito e da que regula as relações entre devedores e credores commerciaes;—modificação do contracto de concessão das obras do porto de Lisboa com o fim de diminuir 2.000 contos de réis no custo total de trabalhos projectados;—modificação de contractos de obras publicas em vigor, com o fim do pagamento, durante seis annos, d'esses trabalhos em titulos de dívida publica ou em valores sob garantia do estado;—a adjudicação publica e sem outros encargos para o estado de que a garantia de juros dos capitais effectivamente aplicados na conclusão do caminho de ferro de Lourenço Marques e d'outras obras publicas relativas ao porto de Lourenço Marques;—reorganização quanto ao pessoal e ao material das diversas secretarias d'estado e outras dependencias da administração publica, com o fim de reduzir a actual despesa publica;—concessão do *monopolio* do fabrico, no reino, dos alcools industriaes, mediante certas condições especiaes;—concessão por doze annos e sobre a base mínima de um rendimento para o estado de 250 contos de réis do *monopolio* de fabricação em Portugal dos palitos phosphoricos; concessão do *monopolio* para o estado da venda da polvora nas províncias ultramarinas da Guiné, Angola e Moçambique.

A opinião, especialmente na praça do Porto, não recebeu bem as auctorisações relativas aos novos *monopolios*, mas cremos que essa indisposição do primeiro momento se ha de modificar consideravelmente desde que se reconheça que os *monopolios* não prejudicarão nenhum dos legítimos interesses criados e que, até pelo contrario elles serão mais vantajosamente garantidos do que sob

o regimen actual. No Porto a oposição accentuou-se principalmente contra o monopolio dos alcools e sem razão plausivel, visto que sendo esta cidade sobretudo interessada na fabricação e commercio dos vinhos pareceria naturalmente que aceitasse de bom grado providencias que além de garantirem para o thesouro um certo rendimento (o que não é indiferente na actual conjuntura), de resto asseguram aos consumidores do alcool uma melhor qualidade n'esta materia prima indispensavel áquella fabricação e commercio.

As notícias recebidas de Londres indicam que as operações da liquidação do fim do mez se têm efectuado em condições facias. Ha grande abundancia de dinheiro e os *reports* são os mais moderados. Em Paris os fundos portuguezes têm-se negociado successivamente a 46 15/16, 47 1/8, 46 1/2 e 46 5/8. Na vespere do encerramento, fim do mez, estavam a 46 5/8 o que denota firmeza. Os *Caminhos de Ferro* tem apresentado nos ultimos dias alguma melhoria. O *Norte de Hespanha* tem tido uma certa procura tendo ficado a 317,50, dizendo de Paris que se espera mais alta cotação. Os *Portuguezes* melhoraram alguma cousa (6 fr. 25) ficando a 222,50.

A situação cambial da praça de Lisboa continua bastante difícil, não se obtendo cheques sobre Londres, a mais de 50 e sobre Paris a menos de 575. O agio das libras subiu consideravelmente, tendo-se comprado hoje a 280, o que muito tem concorrido para augmentar a desconfiança. Por esta ultima razão, que muito se accentuou nos ultimos dias, ha pouca animação nos negocios. As vendas de inscrições (ass.) realizadas durante a semana finda a 27, variaram entre 50,80 e 50,85 c. c. e entre 47,75 e 49,59 (j. r.) As inscrições (coupon) regularam de 47,30 a 48,25 (j. r.) tendo-se dado no ultimo dia uma pequena baixa n'esta especie, que se reflete tambem na dívida externa (49,40 desceu a 47,40.) Perderam 3.000 réis as accções do Banco de Portugal. (105 a 102.000 réis.)

Annuncia-se para breve o decretamento do curso forçado das notas que coincidirá com a emissão das de 2.000 e 1.000 réis (estas estampadas na Alemanha);—a prorrogacão da moratoria para o Banco de Portugal trocar as suas notas d'ouro;—o lançamento na circulação de 1.700 contos de réis em moedas de 900 réis (*luzitanos*) como base para a transformação do nosso regimen monetario. Os *luzitanos* são cunhados em Birmingham. (Inglaterra.)

J. F.

Bolsa de Paris 27 de junho.

O nosso mercado, apesar de calmo, tem, todavia provado uma grande firmeza o que permite que o 3 % se mantenha brilhantemente acima de 95 francos. O novo, muito limitado em operações, conserva o curso de 94; enquanto ao 4 1/2, está a 105,30, do que ninguem se preocupa, apesar de que, se nada vem perturbar o movimento, devia-se pensar em levar, até o fim do dezembro, o 3 % ao par a fim de permitir a conversão do 4 1/2 por cento e o reembolso do amortisavel.

Seria esta uma magnifica operacão e uma enorme economia para as nossas finanças que já poderia estar feita antes da viagem da imperatriz Frederico a Paris e das medidas vexatorias de que a Alsacia foi victimá algum tempo depois.

Hoje que tudo está socegado e que a politica nos deixa tranquilos o ministerio espera poder retomar este caminho e conseguir o seu intento.

Applaudimol-o por isso porque quando os titulos franceses não tiverem mais do que um tipo, o augmento d'operações será considerabilissimo.

Os valores de *parquet* estão geralmente desanimados e, á parte algumas variações que se tem operado nos ultimos dias, sobre o Suez, 2:790 depois de 2:835 e sobre o Rio e Cap Copper em virtude das alterações do preço do cobre, nada ha de interessante a notar.

Os omnibus de Paris são cada dia mais offerecidos; a greve deu-lhes um prejuizo enorme, que é estimado em 2.500.000 francos de perda annual. Naturalmente muitos portadores de titulos, sabendo que a companhia não mais poderá distribuir o mesmo dividendo apressam-se em deixar este valor e as accções tem decahido abaixo de 1:030 francos. Rasoavelmente não valem mais de 800.

Os fundos internacionaes estão relativamente em boa tendencia. O *Portuguez* reganhou o curso de 47 5/8 o exterior faz, proximamente 75 francos e o *Turco* negoceia-se a 18,62.

Não obstante os embaraços da liquidacão Murietta a liquidacão de Londres annuncia se muito facil com reportes relativamente moderados. Muitos valores cotam se ao par entre outros o Rio.

Os caminhos de ferro portuguezes que chegaram a 205 já estão a 245—subiram 40 em dois dias—O peior está passado para esta companhia tendo assegurado o pagamento integral do coupon de julho—não deve, portanto, descer de novo e a nossa crença é que mais prudentes são os que compram do que os que vendem.

G. Pessard.

Cotações dos titulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e Estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	1891 — JUNHO — DIAS												
		16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30
Lisboa . . .	ACCÕES Comp. Real Portugueza . . .	60.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores mechanicos . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa . . .	72.000	70.300	70.800	71.000	71.000	—	70.000	—	71.000	71.000	—	—	—
Paris	ACCÕES Comp. Real Portugueza . . .	282	272,50	230	230	245	230	230	247,50	225	245	—	235	226
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	190	180	185	180	180	167,50	167	160	160	160	—	—	—
	» Norte de Espanha . . .	317,50	320	318,75	310	—	—	—	—	—	—	312	—	313
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	317,50	318,75	317,50	316,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes . . .	492,50	492,50	495	495	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	295	286	270	276	273,50	270	270	274,50	277,50	282,50	—	272,50	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	297	292	280	288	281,50	275	275	282	286	285	—	278,75	—
	» Norte Espanha, 1.ª hypotheca . . .	399	400	401	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C.º de Beira Alta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . . .	» Atravez d'Africa . . .	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	—	75	—
Amsterdam . . .	» Atravez d'Africa . . .	77	75	74,50	75	75	74	74	74,50	74,50	74,50	—	75	—
Bruxellas . . .	» Atravez d'Africa . . .	76,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	—	75	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Observações	
		1891		1890		Totaes		1891		1890		1891			
		il.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1891	1890	1891	1890	1891	1890		
COMPANHIA REAL	de a Jun	689	49.839.870	Réis 72.423	681	51.303.700	Réis 75.335	1.244.448.400	1.461.632.400	Réis 79.515.990	Réis	(1) Compre- hende as li- nhas de Les- te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Torres, ramal de Cintura, ur- bana e Cas- caes.			
Antiga rede e nova não garantida (1) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Nova rede garantida (2) . . .	14 17	Jun.	168	3.600.000	24.428	168	3.350.000	49.940	75.165.000	67.354.000	7.817.000	—	—		
Sul e Sueste	24 27	Maio	175	12.615.070	26.558	175	13.452.140	28.320	279.314.535	239.453.295	39.894.260	—	—		
	28 3	»	10.981.840	23.423	»	13.361.630	28.125	290.329.395	252.814.925	37.514.470	—	—	—		
Minho e Douro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Beira Alta	28 3	Junho	253	4.919.824	49.443	253	5.888.040	23.272	438.979.797	436.448.442	—	7.348.345	—		
Guimarães	14 20	Maio	34	4.330.975	39.944	34	932.260	27.449	48.477.460	45.970.080	2.507.026	—	—		
Norte de Espanha	14 17	»	4.407.726	478	»	4.348.604	462	34.746.927	29.469.610	2.493.497	—	—	—		
Madrid-Zaragoza — Alicante	4 10	Junho	2672	4.425.222	421	2672	4.418.788	418	24.344.432	23.768.779	575.355	—	—	—	
Andaluzes	24 27	Maio	894	279.849	313	894	271.806	304	5.712.620	5.425.440	287.210	—	—		
Zafra a Huelva	28 3	Junho	259	239.703	290	259	292.392	327	5.972.323	5.747.803	251.522	—	—		
Almansa — Valencia — Tarragona	4 10	Junho	180	46.467	256	180	46.923	260	984.233	994.522	—	43.265	—		
	4 17	»	41.095	228	»	39.249	217	4.022.348	4.033.737	—	41.389	—	—		
	24 34	Maio	393	347.544	884	393	363.438	924	4.672.540	4.716.174	—	73.664	—		

Linhas portuguezas

Refere-se tambem aos intuitos da Companhia de prolongar a linha de Ambaca a Malange (150 kilometros) e em seguida de Malange a Canange (200 kilometros).

Companhia Nacional. — As duas vagas de administrador d'esta companhia, pela saida dos srs. Julio de Vilhena e Matheus dos Santos, foram preenchidas pelos srs. Antonio Francisco da Costa Lima, lente da Escola Polytechnica, e Manuel Emygdio da Silva, antigo secretario da mesma companhia.

Felicitamos o nosso collega Emygdio da Silva pelo seu novo cargo n'aquella companhia, bem merecido em quem tanto a ella tem devotado o seu trabalho intelligente desde a sua fundação.

Bilhetes de banhos. — Começa no dia 5 a venda de bilhetes de ida e volta por preços reduzidos para as principaes praias e estações balneares do paiz.

Daremos os preços e condições no proximo numero.

Loanda a Ambaca. — Os jornaes franceses dão noticia de uma carta do capitão Trivier, datada de Loanda, na qual dá interessantes promenores ácerca da construcção do caminho de ferro de Loanda a Ambaca. Diz o sr. Trivier que a linha atravessa paizes riquissimos e em plena exploração.

Funicular de Santarem. — Segundo diz o nosso collega d'aquella cidade foi presente á camara municipal de Santarem pelos concessionarios, o projecto do caminho de ferro funicular da estação do caminho de ferro, á Praça do Visconde da Serra do Pilar.

E' um grande melhoramento que desde muito quizeramos ver ali realizado.

Carris de ferro de Lisboa. — Deu entrada no tribunal do commercio o processo promovido pela direcção da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, presidente da assembléa geral e alguns accionistas, pedindo a nullidade das deliberações tomadas na ultima assembléa geral.

E' advogado o sr. conselheiro Carlos José d'Oliveira.

No dia 25 tendo-se constituído a assembléa geral para em definitivo eleger os corpos gerentes, apresentou-se um oficial de diligencias com intimação do sr. juiz do tribunal do commercio, mandando suspender os trabalhos ao que a mesa respondeu protestando contra a dissolução forçada, e perguntando a quem devia entregar a gerencia da companhia. Não sabemos qual foi a decisão do juiz... nem talvez ninguem saiba a estas horas...

Companhia das Dokas e Caminhos de Ferro Peninsulares.

— Reuniu no dia 25 a assembléa geral da Companhia das Dokas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares, sob a presidencia do sr. conselheiro Francisco Ignacio Xavier, como representante do Banco Alliança, e servindo de secretario o sr. Julio Gomes dos Santos, como representante da Nova Companhia Utilidade Publira.

Aberta a sessão, foi presente o relatorio e contas da direcção e bem assim o respectivo parecer do conselho fiscal, documentos que foram aprovados.

Em seguida foi reeleita a mesa da assembléa geral, encerrando-se depois a sessão.

Linhos hespanhóis

A fusão das companhias. — A escriptura de fusão das companhias de caminhos de ferro de Madrid, Zaragoza, Alicante e Tarragona, Barcelona e França, foi lavrada no cartorio do tabellão sr. Laster.

Affirma se que em virtude da fusão das companhias ficará terminada, dentro de dois ou trez annos a linha dos caminhos de ferro directos de Barcelona a Zaragoza.

De Medina del Campo a Salamanca. — A companhia dos caminhos de ferro do Norte de Hespanha vae adquirir a linha ferrea de Medina del Campo a Salamanca.

De Calatayud a Valencia. — Consta a um collega hespanhol, que a casa Compte adquiriu o projecto e concessão do caminho de ferro de Calatayud, Teruel, Sagunto e Valencia.

Uma grande ponte. — Uma das maiores pontes conhecidas até agora, nos caminhos de ferro hespanhóis é a que se está construindo na linha de Murcia a Granada, no sitio denominado Royo, de Gol, entre Guadix e Baza.

E' de aço e construída nas officinas de Lecooq (Belgica); consta de tres arcos, tendo uma extensão total de 270 metros. Da chave do arco central ao fundo do valle, mede 118 metros; este arco tem 150 metros de luz e os outros dois 60, appoando-se sobre dois pilares de 50 metros de altura.

O custo da construccion ascende a 6 000:000 de reales.

A estação de Vigo. — Brevemente começará os trabalhos para a cobertura da estação do caminho de ferro de Vigo.

Canfranc. — Notícias recebidas de Zaragoza, dizem que na linha de Canfranc continua o assentamento da via, á razão de 500 metros por dia, e que falta apenas concluir os trabalhos de terraplenagem em 13 kilómetros e meio.

Tudo leva pois, a crer, que o caminho de ferro, será posto em exploração ate Jaca, no mez de junho de 1892, conforme está prescripto no contracto da concessão.

Tramway a vapor. — O ministro do Fomento adjudicou a D. Felix Fernandez Eduardo, de Plasencia, a concessão que sollicitára, da construccion d'um tramway, com motor a vapor, partindo de Madrid (Glorieta de Santo Antonio da Florida), e indo até ao Real Sitio de El Pardo.

De Penaranda a Avila. — Assegura *La Voz de Penaranda*, que é a propria companhia concessionaria e constructora que vae recomeçar com os trabalhos do caminho de ferro de Penaranda a Avila, dando-lhe o maior incremento afim de os concluir dentro do prazo da concessão, para o que conta com capitais suficientes.

O tunnel de Fayon. — Diz um periodico catalão que a primeira obra de importancia a verificar-se na linha em construção de Barcelona a Zaragoza, é o tunnel entre Fayon e o rio Matarraña, em uma extensão de dois kilometros.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

Damos em seguida alguns esclarecimentos sobre as linhas e situação da companhia de Paris, Lyon, Mediterraneo, extraídos do relatorio annual, apresentado á ultima assembléa geral.

Considerada sob o ponto de exploração as linhas dividem-se em dois grupos:

O primeiro comprehende as linhas abertas, antes do 1.º de janeiro de 1891, isto é, contando dez annos de exploração.....	6493
O segundo comprehende:	
As linhas abertas depois de 1 de janeiro de 1891 e a secção suíça de la Plaine a Génève.....	1:602
Relativos a esta extensão total de.....	8 110
os productos brutos são de.....	374:758:571:74
Deduzindo os impostos de grande velocidade.....	27:232:541:97
resta como receita efectiva.....	347:526:020:77
A despesa real da exploração elevou-se a.....	156:168:068:55
e o producto líquido a.....	191:357:961:22

O ministro das obras publicas, autorizou a abertura á exploração da linha de Lous le-Sauzier a Champagnole (caminhos de ferro do Jura).

A extensão d'esta linha é de 44^{km}.31465.

Além das gares *terminus* ha mais seis estações, intermédias; Conliege, Publy, Verges, Chatillon, Pont-du-Navoy e Crotanay.

Foram autorizadas superiormente as inaugurações das linhas ferreas de Estrées-Saint-Denis a Saint-Just em Chaussée, secção do caminho de ferro de interesse local de Estrées-Saint-Denis a Freissy, de Marmande a Casteljaleux.

A extensão da primeira é de 23 kilometros e a sua abertura á exploração realizou-se em 29 de març, da segunda é de 25^{km}.255 e a inauguração teve lugar em 23 de abril ultimo.

O caminho de ferro de Marmande a Casteljaleux explorado pela companhia do Meio-Dia.

BRAZIL

Diz o *Mercantil* de S. Paulo, que os srs. Carmo Cintra e Homem de Mello, propozeram ao governo a construção d'um caminho de ferro entre Santa-Cruz e Guararema. Com esta linha diminuir-se-ha em 4 horas o trajecto de S. Paulo ao Rio de Janeiro, e poder-se-ha n'um dia ir do Rio de Janeiro a Campinas ou a Santos.

Durante o segundo semestre de 1890, o caminho de ferro de Mogiana, teve 2:689 contos de receita, o que demonstra ter havid um aumento de 995 contos, sobre os seus primeiros meses. As despesas apenas se aumentaram com 251 contos, elevando-se a 1187 contos de reis. A direcção propõe um dividendo de 15:000 reis por accão, isto é 15% ao anno.

IRLANDA

Os comboios expressos da *Great Northern Railway Company*, entre Dublin e Drogheda, são illuminados a luz electrica, desde alguns dias a esta parte. Se estas experiencias derem bom resultado, a illuminacão electrica passará a ser organisada em todos os trens da companhia, pela *Electrical Engineering Company* da Irlanda.

Actualmente cada carruagem é illuminada por cinco lampadas de encandescencia alimentadas por dez acumuladores. As baterias são carregadas em uma estação especial.

INDIA

A administração das Indias Francesas, está autorizada a emitir um empréstimo de 2.500:000 francos, com destino á construção do caminho de ferro de Pondichéry, a Tirupapaliur em Kuddalur.

O estabelecimento d'esta linha foi resolvido no anno ultimo.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

(Relatório do Conselho de administração)

Senhores:—Em obediencia aos nossos estatutos vimos submeter á vossa approvação as contas do exercicio de 1890, dando-vos ao mesmo tempo os esclarecimentos necessarios para que possas examinar, com toda a clareza, a situação financeira da Companhia, as despesas de estabelecimento, os resultados da exploração do ultimo anno, e o estado de adiantamento dos trabalhos nas linhas concedidas á Companhia, que ainda não estão concluidas.

CAPITULO I

Conta de estabelecimento

§ 1.º Despesas — A importancia levada á conta de estabelecimento é:

Em 31 de dezembro de 1890 de..... Réis	50.682.218.266
Em 31 de dezembro de 1889 era de.... "	45.834.626.7698
Augmento durante o exercicio de 1890. "	4.853.591.568

O quadro seguinte mostra como este aumento se divide entre as diferentes linhas pertencentes á companhia:

Designação	Até 31 de Dezembro de 1889		Levado ao Estabelecimento no Exercício de 1890		Totais em 31 de Dezembro de 1890		Total geral
	Construção e gastos gerais	Material circulante	Construção e gastos gerais	Material circulante	Construção e gastos gerais	Material circulante	
LINHAS EM EXPLORAÇÃO							
Norte e Leste	20.412.561.593	817.069.592	810.231.5513	9.235.5540	20.952.793.5477	826.305.5466	21.779.098.5943
Ramal de Caceres	1.361.944.5366	220.169.5302	45.5040		1.361.956.5406	220.169.5302	1.385.125.5708
Ramal de Coimbra	410.399.5373				410.399.5373		410.399.5373
Lisboa-Cintra-Torres	3.796.679.5563	196.322.5837	92.838.5954	3.636.5340	3.889.548.5517	499.979.5497	4.089.497.5744
Torres-Figueira-Alfarelhos	5.306.375.5316	381.531.5212	459.898.5439	4.880.5620	5.466.273.5785	389.431.5832	5.855.705.5387
Ramal de Santa Apolonia, Parte em exploração	236.469.5428		63.093.5218		299.561.5646		299.561.5646
Custo das linhas em exploração	30.927.397.5180	1.618.413.5297	4.456.109.5194	47.772.5300	32.083.506.5374	1.633.885.5797	33.749.392.5171
LINHAS EM CONSTRUÇÃO							
Beira Baixa	6.746.486.5694	256.693.5219	4.277.856.5875	634.809.5035	8.024.343.5566	894.504.5234	8.945.847.5820
Urbana	3.191.753.5344	45.072.5258	544.032.5304	76.929.5108	4.035.783.5848	92.001.5366	4.127.787.5214
Cascaes e Obras do Tejo	2.288.702.5695	496.440.5427	808.806.5710	228.163.5818	3.097.509.5405	421.273.5993	3.521.783.5380
Rmaia de Santa Apolonia, Ligação com Braço de Prata	285.982.5160		402.781.5833		388.763.5993		388.763.5993
ESTUDOS DE NOVAS LINHAS							
Linhas a classificar	8.343.5327		6.330.5161		14.613.5688		14.613.5688
Custo das linhas em construção	42.824.238.5617	467.877.5604	2.739.807.5883	939.904.5991	43.561.046.5500	1.407.779.5395	46.968.826.5695
Totais	43.748.635.5797	2.085.990.5901	3.895.947.5077	937.674.5491	47.644.532.5874	3.013.663.5392	50.688.218.5266

Os trabalhos complementares do primeiro estabelecimento nas linhas em exploração excluindo o material móvel, importaram 1890, na quantia de..... Réis 1.156.109.5194

Consistiram principalmente no seguinte:

Linhas de Leste e Norte

Assentamento da 2.ª via entre Lisboa e Entroncamento

Reconstrução da Ponte do Tejo

Instalação para a luz eléctrica em Lisboa

..... no Entroncamento

Reconstrução das oficinas de pintura

Apeadeiro de Avanca

Sinetas de alarme

Novos discos de signaes

Diversas obras

Ramal de Caceres

Apeadeiro da Cunheira

Linha de Lisboa a Cintra e Torres

Assentamento da 2.ª via entre Bemfica e Cacem, aumento no numero de travessas por cada carril, e diferentes obras complementares

Linha de Torres á Figueira e Alfarelhos

Expropriações, movimento de terras para reforço de aterros e abertura de trincheiras, obras complementares em estações, e aumento de travessas na via

No ultimo anno foi aberta definitivamente a exploração a ligação do ramal de Alfarelhos com a linha da Figueira. O comprimento da rede explorada foi de 830 kilómetros.

Os trabalhos da linha da Beira Alta, importaram no anno findo em..... Réis 1.277.856.5875

Esperamos que ainda este anno se abram á circulação, as duas primeiras secções d'esta linha ferrea, compreendidas entre Abrantes e Covilhã, na extensão de 165 kilómetros. Os trabalhos não têm corrido com a regularidade e actividade com que devíamos contar, e de acordo com a empresa constructora tomámos posse da linha, procedendo-se em seguida á liquidação das obras executadas pela mesma empresa.

A nossa companhia não tem responsabilidade alguma pelo pagamento dos trabalhos efectuados até á data da posse.

Não ignorámos, certamente, que o traçado e condições técnicas dos primitivos projectos, sofreram em muitos pontos alterações consideráveis, em virtude de portarias e ordens do governo, havendo por esse motivo aumento importante de despesas. Sobre este assunto teremos que apresentar em tempo opportuno, ao governo de Sua Magestade, a nessa reclamação devidamente justificada, e não duvidamos de que será atendida, por isso que o projecto que executámos differe consideravelmente d'aquelle a que nos obrigámos.

(Continua.)

Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses da Beira Alta

(Conclusão do relatório)

Eis, agora, as modificações, que os diversos capítulos do balanço, teem sofrido de anno para anno.

ACTIVO

Primeiro estabelecimento: 65.618.135fr.,55. Isto é, um aumento de 15.877fr.,25, sobre o exercicio de 1889, aumento empregado

nas obras da ponte de Salamanca, trabalhos do porto da Figueira construcção de barracas e alargamento das gares communs.

Subvenção do Estado: 139.059^{fr.}.59. Este saldo continua sendo devido pelo Estado Portuguez.

Caixas e Bancos: 248.386^{fr.}.42. Diminuição de 68.883^{fr.}.70

Aprovisionamentos: 393.374^{fr.} Augmento de 55.811^{fr.}.58 sobre o ultimo exercicio. Este augmento diz respeito, principalmente ás travessas da via e carvão.

Contas correntes e contas de devedores: 763.951^{fr.}.31.

O total das contas d'este capítulo apresenta um augmento de 8.205^{fr.}.85 sobre 1889.

As contas correntes aumentaram em 48.945^{fr.}.06, mas as contas de devedores, diminuiram 40.738^{fr.}.21.

As contas correntes dos devedores elevaram-se a 192.877^{fr.}.33 e comprehendem: a antiga dívida Martins, como no anno passado, as contas do serviço combinado com as companhias vizinhas e os devedores diversos.

A conta dos devedores diversos (companhias vizinhas e administrações publicas) reduziu-se em 1889, de 113.667^{fr.}.92 a 72.657^{fr.}.98; mas as contas do serviço combinado elevaram-se de 18.391^{fr.}.17 a 108.346^{fr.}.17. Assim é: que a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes accusa em 31 de dezembro uma somma de 51.543^{fr.}.83, e a da Companhia Nacional, uma somma de 50.004^{fr.}.50.

O vosso Conselho de Administração não tem cessado de se ocupar do pagamento d'estas duas dívidas.

As contas devedoras elevam-se a 571.073^{fr.}.98; representam as operações passadas em escriptura de 31 de dezembro, e não estão ainda definitivamente regularisadas.

Direitos fiscais sobre as acções em França: II.334^{fr.}.10.— Com um augmento de 400 francos, para os impostos pagos em França ás acções durante o exercicio de 1890.

Saldo das insuficiencias dos productos líquidos para o pagamento das das obrigações: 8.574.538^{fr.}.51.— Este capítulo apresenta um augmento sobre o exercicio de 1889, de 813.352^{fr.}.47, o qual forma a diferença entre o encargo dos dois coupons de obrigações e os productos líquidos da exploração.

PASSIVO

As trez contas seguintes não variaram:

Capital.....	10:000:000
Obrigações.....	30:279:250
Subvenções do Estado.....	25.837:579
Imposto sobre o tráfego.....	20:219:21

Representando as sommas recebidas nos últimos meses de 1890, conta do Thesouro Portuguez. Augmento de 2.489^{fr.}.63 sobre o exercicio de 1889.

Contas correntes e contas de ordem credoras: 1.594.088^{fr.}.II. Diminuição de 78.797^{fr.}.26 sobre 1889.

As contas correntes credoras elevam-se a 902.050^{fr.}.90 em vez de 913.140^{fr.}.21, como em 1889, e representam quasi por completo, o adiantamento feito pela Sociedade Financeira de Paris, para opagamento de coupons de obrigações em 30 de junho de 1883.

As contas de ordem credoras elevam-se a 692.037^{fr.}.21 em vez de 759.745^{fr.}.16 como em 1889, e representam as operações feitas na escripturação e ainda não regularisadas ou formando a parte contraria das contas de ordem em dívida.

A diminuição de 67.707^{fr.}.95 que acaba de notar provem do facto de ter sido de 3^{fr.}.20 por coupon, e não de 4^{fr.}.20, como no anno passado, a prestação posta a pagamento no dia 31 de dezembro ultimo.

Fundo de seguros: 14.249^{fr.}.60.— Esta somma torna o saldo, em 31 de dezembro de 1890, do fundo de seguros, de que faltámos acima. A diferença de 2.515^{fr.}.40 foi para cobrir um dos riscos para que este fundo se creou.

Coupons de obrigações: 8.003.993^{fr.}.56.— Augmento de francos 886.822,48. Esta somma representa a diferença entre os coupons de obrigações n.º 23 e 24, do exercicio de 1890 e o total dos pagamentos efectuados sobre o coupon n.º 15. Não temos, senhores, observações algumas a fazer sobre o balanço e as contas que vos são submetidas pelo vosso Conselho de Administração, e sómos de parecer que as approveis.

O Conselho Fiscal.

Resoluções

Primeira. — A assembléa geral, tendo ouvido o parecer do Conselho Fiscal, aprova o Relatório, o Balanço e as contas do exercicio de 1889 (2.º exercicio), taes como lhe são apresentadas pelo Conselho de Administração.

Segunda. — A assembléa geral aprova a nomeação do sr. conde de Villar Secco, para administrador.

Terceira. — A assembléa geral reelege os administradores: srs. conde de Ficalho, Pope, Tourangin e Júlio de Vilhena.

Quarta. — A assembléa geral, conformando se com o artigo 38.º dos estatutos, nomeia membros titulares do Conselho Fiscal para o exercicio de 1891: os srs. Gustavo Fourchault, Pierre de Zerbi e Marcel François; e membros suplementares: os srs. Raul Guillemant e Edouard Délange.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de predios e terrenos agente M. E. Dias d'Oliveira
á porta da Praça do Commercio

Quinta-feira 9 de julho proximo, ás 3 horas á porta da Praça do Commercio, d'esta cidade, se fará leilão dos seguintes 4 lotes:

2 predios situados no largo da Oliveira n.º «pólicia» 14 e 16, e n.º «planta» 3 e 4.

Terreno com 2 frentes na Rua Santo Antonio n.º «pólicia» 41 a 45, Rua das Taipas n.º 56, n.º «planta» 18.

Predio na Rua de Santo Antonio da Glória n.º «pólicia» 63 a 75 com quintal para a Rua das Taipas n.º «planta» 22.

2 predios na rua da Conceição da Glória n.º «pólicia» 93 a 107 com frente para a Rua das Taipas n.º 70 n.º «planta» 23 a 24.

Os mais esclarecimentos, e a planta, presta-os o dito agente todos os dias das 10 ás 2, e das 4 ás 6, no seu escriptorio — 87, Rua Aurea.

Typ. do «Commercio de Portugal»

VIUVA SERZEDELLO

DEPOSITO DE DROGAS

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO
SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGAMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24
LISBOA

Lyceu Portuguez

32—RUA DE S. MAMEDE (AOS CALDAS)—32

LISBOA

Este novo estabelecimento de educação e ensino, estabelecido em uma casa nobre, vasta e hygienica, com 26 janellas, por onde recebe bastante ar puro e saudavel, tem uma camarata com todo o aceio e explendido lavatorio, uma perfeita e ampla casa de jantar e casa de banho, um lindo e extenso jardim com cascata e estufa; reune todas as commodidades necessarias a casas d'esta ordem; e tem admiraveis vistas para o mar e diferentes pontos da cidade.

RECEBE ALUMNOS INTERNOS, SEMI-INTERNOS E EXTERNOS

Director-proprietario — **Godinho Corrêa.**

Sociedade Anonyma das Officinas de Construcção

DE MALINES

DIRECTOR GERENTE-DIVOIRE

MATERIAL PARA CAMINHOS DE FERRO
LINHAS AMERICANAS
RODAS PARA LOCOMOTIVAS, TENDERS, WAGONS
E TRAMWAYS

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA

MALINES-Belgica

DESOUCHES DAVID & COMP.^A Constructores de MATERIAL CIRCULANTE

→ PARA ←

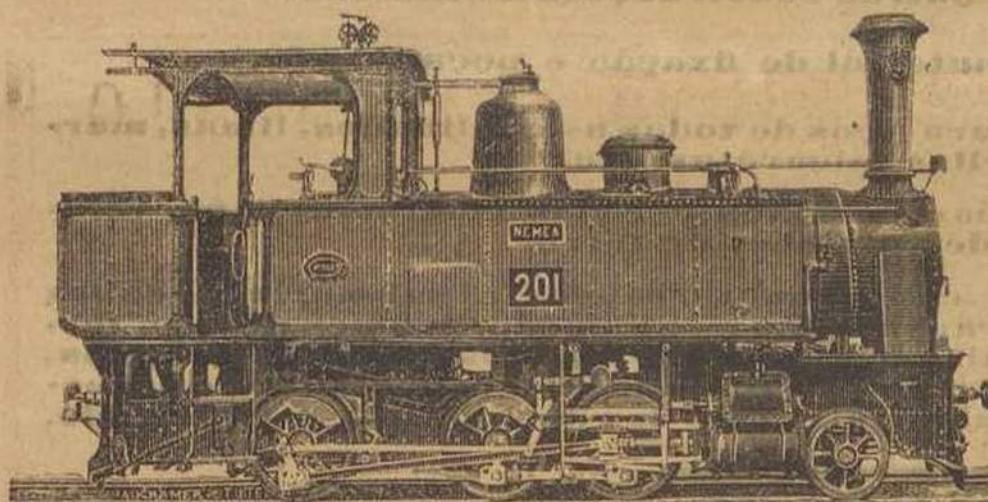
CAMINHOS DE FERRO

Carruagens - Salões - Sleeping-cars - Carruagens communs - Wagons de todas as qualidades - Material para via reduzida.

CONSTRUCTORES DE MATERIAL CIRCULANTE PARA A ARTILHERIA E A ENGENHARIA

Fornecedores da COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES e de todas as grandes companhias de caminhos de ferro em FRANÇA e no ESTRANGEIRO

OFFICINAS EM PONT DE L'OURcq, PANTIN (SEINE) FRANCE



Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

FABRICA DE LOCOMOTIVAS

KRAUSS & C.^A

MUNICH E LINZ S. D.

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

PARA VIA LARGA OU REDUZIDA

SYSTEMA, O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDER
PARA VIAS PRINCIPAES E SECUNDARIAS, TRAMWAYS

Construções de edifícios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUÇÕES: — Omnibus a vapor, locomóveis, bombas d'incêndio a vapor, aparelhos de vacuo e de vapor para a extração de matérias fecais, etc., cilindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Agente geral em Espanha — JULES LANOUSE-BARCELONA

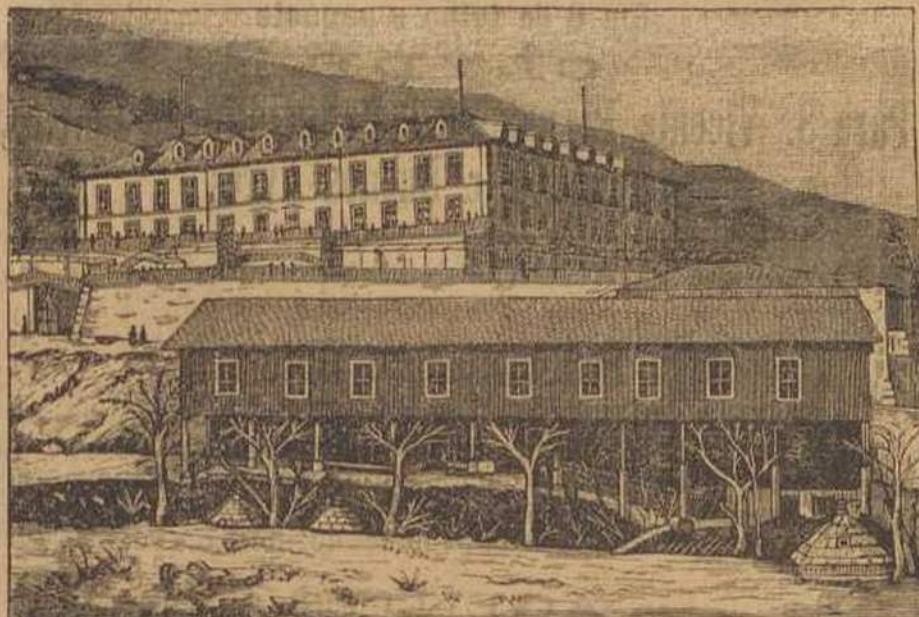
100\$000 A 200\$000 RÉIS DE LUCRO MENSAL

Poderão ganhar-se só com um pequeno Capital de 50\$000 réis, como Representante Depositario Geral de um artigo exclusivo de primeira necessidade universal, privilegiado e premiado. As pessoas que possam cumprir as condições exigidas, receberão imediatamente instruções detalhadas logo que indiquem a sua direcção com clareza a **MR. RICHARD SCHNEIDER** — Inventor e fabricante em Paris, 22 rue d'Armaillé, 22, em Paris. — A casa recebe e encarrega-se da venda de todos os produtos de Portugal nos mercados de França.

GRANDE HOTEL BELLA-VISTA

AGUAS ALCALINAS

Thermas de Caldellas



No concelho d'Amares, a distância de 11 kilómetros da cidade de Braga, e ligadas com esta cidade e com as vilas Verde, Pico, Ponte da Barca e Amares, por magníficas e pittorescas estradas de macadam, como são todas as da província do Minho.

As suas águas, analysadas no laboratorio químico de Coimbra, e já experimentadas nas **molestias herpeticas, rheumatismo articular e gottoso, estomago, dyspepsias, fígado, rins, bexiga e diabetes**, têm produzido óptimos resultados com uso interno e banhos.

O Grande Hotel Bella-Vista, abriu a parte concluída no dia 13 de maio, oferecendo as maiores vantagens, já pelo seu conforto e disposição hygienica, já pela modicidade dos preços. Está situado em um dos pontos mais pittorescos de Caldellas, com exelentíssimas salas de jantar, de visitas, de reuniões, jogos e leitura, e de bilhar. Há um habil director clínico, empregados de toda a confiança, que terão o maior cuidado em bem servir os hóspedes e tudo debaixo da direcção de pessoa muito competente.

Toda a correspondencia dirigida para o mesmo Hotel ao Director, Sr. DELFIM JOSÉ RODRIGUES

RECK & VOGLER

21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representantes das seguintes importantes fabricas:

Saechsische Maschinenfabrik, Chemnitz, para locomotivas, tenders, machinas a vapor, caldeiras, guindastes, machinas-ferramentas, turbinas, fiações e teares.

Gutehoffnungshütte, Oberhausen, para carris, vigas, ferro em barras, chapas, pontes e outras construções metalicas.

Vital e W. Cambier, Morlanwelz para material de fixação e peças de forja.

Ed. Doerrenberg Söhne, Ruenderoth, para aços de todas as qualidades, limas, martelos, picaretas, etc.

Rheinische Stahlwerke, Ruhrort, para carris, eixos e rodas montadas para veículos de caminhos de ferro.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, para cabos subterraneos e submarinos, cabos de transmissão e extracção, arames de aço, ferro, cobre e bronze, estanhados, galvanizados, crus e recozidos, para telegraphos, telephones, molas, parafuzos, tela metalica e quinquilheria; especialidade em espinhos artificiales para vedação das linhas férreas e dos campos de pasto de gado.

Encarrega-se do fornecimento e da montagem de instalações completas de officinas de construção, e de reparação para caminhos de ferro, arsenaes, fabricas de fiação e tecidos de lã, algodão, juta, linho, fabricas de malha, etc.

La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcção

SEDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construcção

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

Material fixo e móvel para Caminhos de ferro
linhas americanas e obras públicas

LOCOMOTIVAS - TENDERS - CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

Gruas hidráulicas - Signaes - Mudanças e cruzamentos de via
PLACAS E PONTES ROTATORIAS

TRANSBORDADORES — RESERVATORIOS

Peças de forja diversas, molas e laminas — Rodas
Especialidade de rodas em ferro forjado

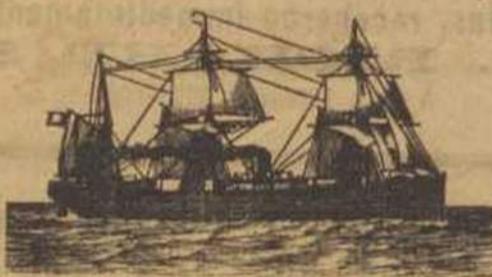
FUNDIÇÃO DE PEÇAS MECANICAS E OUTRAS. PARAFUSOS, ESCAPULAS
E PREGOS. CONSTRUÇÕES METALLICAS DE PONTES E TELHADOS

Medalha de Progresso Viena 1873 — Medalha de Prata
Paris 1878 — Medalha d'ouro e Diplomas de honra
Anvers 1885 — Certificado de 1.ª classe, Nova Orleans
1885 — Diplomas de honra, Bruxellas 1888 — Fóra de
Concurso. Paris 1889

Adresse telegraphico — Metal, Bruxellas

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 6 de Julho o paquete

CLYDE

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

O paquete «MAGDALENA» esperado em 1 de julho para

Vigo, Southampton e Antuerpia

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

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

AGENTES

Em Lisboa: — KNOWLES RAWES & C. — R. dos Capelis-
tas, 31, I.º

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

SOCIÉTÉ ANONYME INTERNATIONALE

•♦♦♦♦♦ DE ♦♦♦♦♦

Construction et d'Entreprise de Travaux Publics

Siège Social: **BRAINE LE COMTE** (Belgique)

ADMINISTRATION: BRUXELLAS. 74 BOULEVARD DU HAINAUT

Representée à Lisbonne par Mr. Eugène Rolin — 309, Rua da Junqueira

Entreprises Générales — Ponts et Charpentes Métalliques

MATÉRIEL FIXE ET ROULANT POUR CHEMINS DE FER

Les ateliers de la **Société Internationale** dont le nom se trouve lié aux principales entreprises de Travaux Publics, ont fourni dans la Péninsule une grande quantité de Ponts, charpentes et Matériel de chemins de fer de toute espèce, fixe et roulant.

En Portugal seul, elle a construit:

193 Ponts, d'un poids total de 19.000 tonnes

En Espagne elle a construit les Ponts des Lignes de Salamanca à la Frontière Portugaise — Mérida à Séville — Valença à Cuenca — Madrid à Villa del Prado etc. Le Palais de l'Exposition de Madrid.

Les Bureaux de La Société Internationale à Lisbonne

SE CHARGENT DES ETUDES ET PROJETS POUR TOUS GENRES DE CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

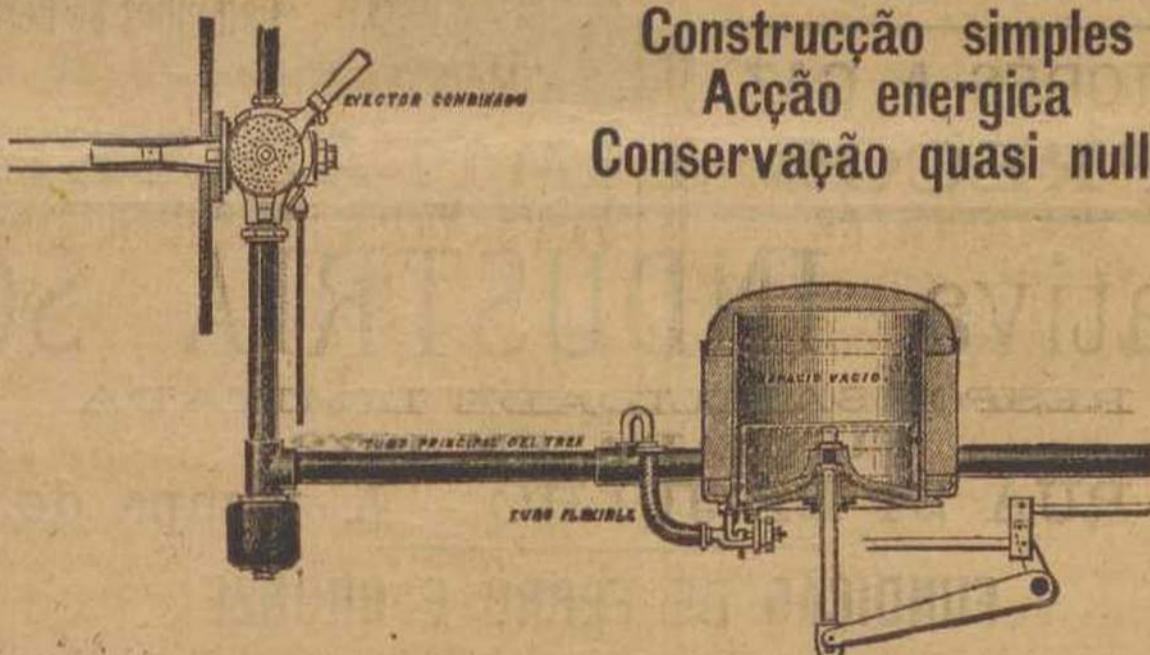
Companhia do **FREIO DE VACUO**

Direcção Geral: 32 Queen-Victoria Street, Londres

MEDALHAS D'OURO

Exposição Universal de Paris, 1878
Internacional de Londres, 1885
Universal de Paris, 1889

Construcción simples
Acção energica
Conservação quasi nulla



Freios contínuos, automáticos
e não automáticos, para caminhos de ferro
e trens americanos a vapor

150.000 aplicações até fin de 1890
em Inglaterra, no continente,
Índias, America do sul, colônias, etc.

AGENCIAS

PARIS, — RUE PORTALIS, 15. Para Portugal, Hespanha, França e Belgica.

VIENNE, 1 Wallfischgasse, 8.

BERLIN, 71 Alt Moabit.

AMSTERDAM, O. Z. Woerbugwall, 217.

FLORENCE, 21 Via Cavour.

S. PETERSBOURG, 21 Italianksaia.

SYDNEY, 71 Clarence Street.

BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA — AGUAS CHLORETADAS

UNICAS EM PORTUGAL E HESPAÑHA

(Na linha de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

Abertura do estabelecimento de banhos das **CALDAS DA AMIEIRA** e do **hotel** a 15 de maio. Aplicam-se os **banhos de immersão** e **douches** d'estas aguas, para 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, **estaçao de correio, jardins e variados jogos**. Para esclarecimentos, rua dos Retrozeiros, 45 1.º, 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.

Brevemente haverá bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois mezes.

FUNDIÇÃO DE AÇO E OFFICINAS MECHANICAS

AÇOS FINOS — LIMAS — FERRAMENTAS

FERD. FELDHAUS

Bruges — BELGICA

Rodas em aço fundido. Rodas montadas de todos os typos para wagonetes de minas. Wagons para aterros e pedreiras
Carruagens de tramways e outro material circulante com ou sem caixas de lubrificação

Peças d'agulha de todos os systemas e pesos, para cruzamentos de vias ferreas, etc.

Placas d'appoio e outras peças para engrenagens, de todos os diametros. — Peças para dragas, escavadores e machinas diversas

Carris—supportes para chumaceiras—grefes—peças de união e outras, para laminadores e exploração de pedreiras

Officinas de construēção—Forjas—Fabricas de Gaz

PRODUÇÃO DIARIA 20:000 KILOGRAMMAS — PESO MAXIMO POR PEÇA 5:000 KILOGRAMMAS

Adresse telegraphico — FELDHAUS — BRUGES - BELGICA

LEOP. BOHRMANN & C. A.

(EM COMMANDITA)

Rua Vasco da Gama, 43 a 49 — LISBOA

TORNOS MECHANICOS

TUBOS DE FERRO

MACHINAS A VAPOR

E INDUSTRIAES

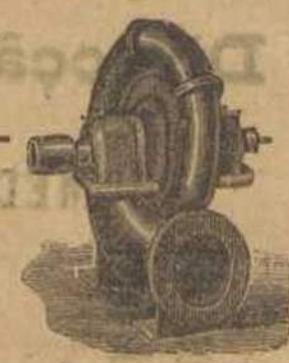
MATERIAL

DE

Caminhos de Ferro



MOTORES A GAZ



PREÇOS LIMITADISSIMOS

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA

FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA