

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHANHA

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

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

REDACÇÃO — RUA DE SANTO ANTÃO, 109 — LISBOA

SUMMARIO

As construcções de utilidade publica e especialmente as dos caminhos de ferro devem ser tuteladas pelo governo ou entregues á iniciativa publica livre? — por Augusto Montenegro.

Assembleas geraes da Companhia Real dos Caminhos de Ferro.

Parte official. — Ministerio das obras publicas, commercio e industria, Portarias de 12 e 18 de junho.

O Norte de Hespanha e o alargamento da sua rede.

Installação electrica.

Viagem á 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. — Listos financeiros. — Revista dos lycens. — Estatistica de Portugal. — Relatorio dos actos da direcção da Associação Commercial do Porto em 1890.

Patentes de invenção.

Carteira dos accionistas.

Boletins financeiros — de Lisboa, por J. E. — de Paris, por G. Pensard.

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

Linhas portuguezas. — Bilhetos de banhos: — De Loanda a Ambaca. — Companhia Nacional. — Funicular de Santarem. — Carris de Ferro de Lisboa. — Companhia das dokas e caminhos de Ferro Peninsulares.

Linhas hespanholas. — A fusão das companhias De Medina del Campo a Salamanca.

— De Calatayud a Valencia. — Uma grande ponte. — A estação de Vigo. — Tramway a vapor. — De Penaranda a Avila. — O tunnel de Fayon.

Linhas estrangeiras. — Franca, Brazil, Irlanda, India.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezos. — (Relatorio do conselho de administração).

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezos da Beira Alta. — (Conclusão do relatorio).

Arrematações.

Annuncios.

As construcções de utilidade publica

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

I

Considerações geraes

Ha trabalhos publicos de que depende a segurança politica do paiz, como são os trabalhos militares, cujo delineamento e construcção 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 realisação 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 dissecação dos pantanos, a plantação 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 construcção 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 tutelados por governos absolutos, não tinham a energia, nem o espirito de associação indispensavel para os grandes empreendimentos, 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 construcção 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 lugar o aproveitamento dos animais 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 lugar 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 construcção das estradas foram inspirados por medidas estrategicas. Por occasião das grandes guerras conheceram os generaes a enorme

necessidade de desembaraçar o terreno dos obstáculos que encontravam na sua passagem lançando pontes sobre os rios, aplainando 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 emprehendem a conquista e occupação dos territorios habitados por povos selvagens é cobril-os com estradas e caminhos de ferro, apresentando nós d'isso o exemplo mais notavel: a construcção do caminho de ferro da Asia central, que sendo uma obra estrategica se converteu em proveito da civilisação universal.

Até ao fim do século passado só foram construidas as estradas principaes na maior parte dos paizes; quasi todas as povoações pequenas e grande numero de povoações importantes eram inacessiveis a qualquer viatura, só se podia jornadaear 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 século 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 differença dos preços, calcula do modo seguinte:

	francos	réis
frete por homens.....	3,33	599
» por cavallos ou machos..	0,87	160
» por camello.....	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.

(Continúa).

Augusto Montenegro

Assembléas geraes

DA COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Reuniram no dia 26, como estavam annunciadas, as assembléas geraes ordinaria e extraordinaria d'esta companhia, sendo a primeira destinada á apresentação do relatório e contás 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 acções, com 448 votos, tendo sido depositadas para estas assembléas 30:476 acções.

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 acções, 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 relatório 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 50.688:218⁷/₁₀₀266 réis, divididos em:

LINHAS EM EXPLORAÇÃO

Norte e Leste.....	21.779:098 ⁷ / ₁₀₀ 943
Ramal de Cáceres.....	1.585:125 ⁷ / ₁₀₀ 708
Ramal de Coimbra.....	110:399 ⁷ / ₁₀₀ 573
Lisboa Cintra Torres.....	4.089:497 ⁷ / ₁₀₀ 714
Torres-Figueira Alfanellos.....	5.855:705 ⁷ / ₁₀₀ 587
Ramal de Santa Apolonia, Parte em exploração.....	299:564 ⁷ / ₁₀₀ 646
Custo das linhas em exploração.....	33.719:392 ⁷ / ₁₀₀ 171

LINHAS EM CONSTRUÇÃO

Beira-Baixa.....	8.915:847 ⁷ / ₁₀₀ 820
Urbana.....	4.127:787 ⁷ / ₁₀₀ 214
Cascaes e Obras do Tejo.....	3.521:783 ⁷ / ₁₀₀ 380
Ramal de Santa Apolonia (Ligação com Braço de Prata)...	388:763 ⁷ / ₁₀₀ 993

ESTUDOS DE NOVAS LINHAS

Linhas a classificar.....	14:643 ⁷ / ₁₀₀ 688
Custo das linhas em construcção.....	16.968:826 ⁷ / ₁₀₀ 095

Na verba de 33.719:392⁷/₁₀₀171 entra a construcção e gastos geraes por 32.083:506⁷/₁₀₀374 e os restantes réis 1.635:885⁷/₁₀₀790 de material circulante; nas linhas em construcção ha 15.561:045⁷/₁₀₀500 de gastos de construcção e geraes e 1.407:779⁷/₁₀₀595 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'aquelles 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 permittirá transferir para a nova estação do Rocio o serviço de passageiros de Leste e Norte.

A companhia tem actualmente 149 machinas, 559 caruagens 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 4:206⁷/₁₀₀268 a 4.075⁷/₁₀₀599 réis.

Aquella differença explica-se em vista das medidas sanitarias que difficultaram o transito de passageiros e impossibilitaram durante boa parte do anno o de mercadorias internacionaes. Só no movimento pelas fronteiras houve a diminuição de 19:151 passageiros e a do producto de 50:600⁷/₁₀₀000 réis, tendo sido o de mercadorias menos 32:800⁷/₁₀₀000 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 extranho 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 dissémos, nu-

meros 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 103:864,7529 réis que o conselho entendeu prudente passar á conta do exercicio do anno corrente.

A este respeito propoz o sr. Feliciano d'Abreu, na assemblea, que se desse 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 assemblea geral approva o relatorio do conselho de administração, e as contas fechadas em 31 de dezembro de 1890, que o acompanham.

b) A assemblea approva que a reserva estatutaria seja elevada á importancia de 42:864,7507 réis.

c) A assemblea approva os donativos á caixa de soccorros e á de reformas e pensões em conformidade com as deliberações das anteriores assembleas, na importancia total de 24:854,7410 réis.

d) A assemblea fixa o devidendo do exercicio de 1890, em 277,00 réis por acção, já pago, livre de imposto.

e) A assemblea decide que o saldo dos lucros do anno de 1890, na importancia de 103:864,7529 réis, passe á conta do exercicio de 1891.

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

2.^a A assemblea renova, para o que fôr preciso, a auctorisação dada ao conselho de administração pela precedente assemblea 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 approvada uma proposta do sr. Marquez da Foz para que fossem eleitos por agora, só 7 membros do conselho, ficando auctorisado 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 assemblea os srs. Conde de Valençães, viscondes de Alemquer e de Mangualde, e Antonio Pereira de Carvalho, e para a assemblea geral, presidente o sr. Biester, e vice-presidente o sr. Silveira Vianna.

Passando-se á assemblea 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 Sangueza 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 linha de Madrid, Caceres e Plasencia a Astorga (a qual só será entregue ao Norte á proporção que fôr estando construida e approvada 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 atingirem 11:500 pesetas.

O juro e amortisação das 50:000 acções e 150:000 obrigações de Caceres serão a cargo da companhia Portuguesa 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 praso tomar-se-ha a média dos 3 annos em que o excedente das receitas sobre os encargos fôr mais vantajoso, e esse liquido capitalisado 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 praso 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 commum 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 assemblea approvou a generalidade d'estes contractos, ficando o conselho encarregado de os ultimar, tentando comtudo obter quaesquer outras condições mais vantajosas para os interesses da Companhia.

Em seguida foi lavrada a acta das duas sessões que a assemblea approvou.

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 approvar 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 districto 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 approvar 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 portuguezes; deven-

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

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os devidos effeitos.

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 approvar 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 réis, 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 construcção do caminho de ferro do Algarve.

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 approvar o projecto datado de 16 de março ultimo, de modificação ao primitivo projecto, approvado em portaria de 31 de março de 1890, para a reconstrucção da Ponte da Asseca, no kilometro 68,090 do caminho de ferro de leste, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, devendo a mesma companhia augmentar com mais uma fiada de estacas as novas fundações, e todas as estacas ser levadas até á nega sufficiente.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para o effeitos 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 approvar os projectos datados de 4 de abril ultimo dos sete apeadeiros de Campolide, Palhavã, Rego, Campo Pequeno, Ariziro, Chellas e Marvilla no ramal de caminho de ferro de Santa Apollonia á Bemfica, apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, e auctorisar a construcção 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 construcção 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 approvado 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 demos 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 fuzão que se tratava, mas de uma venda da rede de Almansa á companhia do Norte, operação que foi realisada nas bases que passamos a extractar:

1.^a 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 construcção da linha de Jativa á Alcoy.

2.^a 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 0/0 das quaes 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.^a 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 approvado pela assembléa de 11 de junho da companhia d'Almansa, sabemos mais que

1.º Dos productos liquidos 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.

Emquanto 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 quiz fazer acquisição, 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 attenção de quem passava, pelo effeito realmente curioso d'uma pequena illuminação electrica que abrilhantava as *vitrines* dos srs. Lopes Sequeira & C.^a, dando logar a que se juntassem muitas pessoas para observar o effeito d'aquella illuminação.

Bom symptoma aquella curiosidade, signal de que não existe a indifferença 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 boa direcção.

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

Não se ouvia ruido de machina, nem se viam conductores vindo do exterior.

Foi-nos respondido que a electricidade não era produzida ali, que a mandavam comprar fóra, que gastavam com aquella illuminação cerca de 100 *voltampères* 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 systema 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 côres, supportadas por braços elegantes de bronze dourado.

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

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

Todas as lampadas communicam com dois conductores 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 buscá-las, e mais nada.

N'este 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 prejuizos que causa a luz do gaz pela deterioração das fazendas e pela alteração das côres.

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 realisarem 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, quedas do Rheno, Schaffhouse, Zurich, Einsiedeln, Brunnen (Lago dos IV Cantões), Vitznau, Rigi, Lucerne, Alpnach, Meiringen (quedas do Reichenbach, Gargantas do Aar) Brienz, Giessbach, Interlaken, Grindelwald, Lauterbrunnen, Interlaken, Thome, Berne, Fribourg, Lausanne, Chillon, Martigny, Chamonix, Mar de Gelo, Montanvert, Génève, 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 auctorisada, nos termos da lei de 2 de junho de 1880, a estabelecer no seu proprio dominio 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 conjuncto figuraram já nos projectos anteriores apresentados pelos diversos ministros de obras publicas á approvação dos poderes publicos, depois de submettidos aos inqueritos regulamentares.

Caminho de ferro e porto de Mormugão

O semestre que vae correndo accentua 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 boa 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, senão no todo, em grande parte o encargo que tomamos dotando aquella nossa colonia com tão importante melhoramento.

O mappa que segue, mostra as receitas e despesas 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 empregar-se 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	1:559
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 despesa de exploração; isto resulta principalmente de, os mezes de junho a setembro, serem os mezes das chuvas, que na Índia são torrencias, e como taes serem, por assim dizer, mezes mortos para o commercio.

A montagem de industrias de tecidos de algodão na nossa Índia 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 Índia parece-nos seria de um grande alcance economico para as duas provincias, que veriam augmentar 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 rapidos na Europa e na America:

«Em 1863, uma commissão de inquerito nomeada para estudar o regimen dos caminhos de ferro da França, n'essa epocha, declarou que a velocidade commercial dos comboios expressos era, em média de 50 a 52 e excepcionalmente, de 57 kilometros no caminho de ferro do Norte, entre Paris e Calais ⁽¹⁾. A commissão manifestou então desejo de se adoptar em França a velocidade commercial de 55 ou 60 kilometros; hoje, varia ella entre 55 e 60 kilometros; a média é de 63 kilometros. E' um augmento de 12 kilometros por hora, isto é 25 %. Este augmento 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 kilometros por hora.

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

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

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

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

Na Allemanha as velocidades de marcha são, em média, de 65 kilometros, e a commercial de 60 kilometros. 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 kilometros. Os machinistas apenas não estão auctorisados a augmentar a velocidade em mais de 10 %, o que dá velocidades maximas de 66 a 77 kilometros.

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 necessario para afrouxamento e paragens nas estações intermédias.

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

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

Ha velocidades de 126 kilometros 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 cadaveres.

Dias depois os telegrammas começaram a ser contradictorios 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 construida em 1875.

A obra metallica era da casa Eiffel de Paris. Como um dos pilares da ponte se houvesse deteriorado por occasião da grande inundação 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 approvados 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 organização 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*—commercias, industriaes ou

agricolas, compostas só de patrões (commerciantes, 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 fazer-lhes.

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 sede da companhia é no Funchal.

O capital da companhia será de 112:500:000 réis, divididos em doze mil e quinhentas acções 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 apparecerá 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.

Estatistica de Portugal.—Commercio do continente e ilhas com paizes estrangeiros e ultramar.—Temos sobre a meza esta estatistica 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 occupar-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 lavar limas—1 anno.

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

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

Christian Christophersen,—Aperfeiçoamentos nas machinas 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 semelhantes, bem como no modo de obter productos de alcatrão—5 annos.

Empresa Ceramica de Lisboa,—Fabricação de telhas de barro chatas que se sobrepoem de modo que occultam a junta lateral. (Prorogação) (a)—10 annos.

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

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

Conde Carlos Izamoyiski,—Aperfeiçoamento no tratamento dos minerios de cobre—10 d'abril.

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

Léonce Combettes,—Apparelho electrico que póde servir de relays 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 Portuguesa

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, 5:710, 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, 6:508, 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, 7:940, 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, 8:564, 8:577, 8:595, 8:655, 8:663, 8:666, 8:682, 8:758, 8:870, 8:896, 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 obrigação; 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 2:586, 2:966 a 2:970, 2:981 a 2:985, 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 diante

Em Lisboa, no escriptorio da empresa.

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 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 1:858, 5:892, e 8:752 de réis 450:000, quatro centos e cincoenta mil réis; e aos n.ºs 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 sede 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.—Em Bruxelas 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 amortisação 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.ª 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 amortisação 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 das 101 obrigações de 4 por cento d'esta companhia que sahiram sorteadas em sessão publica de 16 de junho de 1891 para amortisação 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 dizel-o, a crise monetaria, mantendo se o agio para as aquisições de prata, o que foi um pouco aggravado pela circumstancia de uma casa commercial de Lisboa haver annuciado ha dias a troca de ouro por prata, sem premio de especie alguma. Parece, porém, que em breves dias o mercado será inundado de prata, obrigando o que se acha sequestrado á circulação a reaparecer. 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 cerca de 1:800 contos e como o trabalho diario d'este estabelecimento do estado (35 contos) parece não poder satisfazer ás 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 corôas introduzida na circulação. Com esta produção extraordinaria de prata amedada 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 difficuldade estará consideravelmente diminuida a crise monetaria, restando apenas regular a questão do ouro.

Deve ser amanhã 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 bimetalismo;—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 divida 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 capitães effectivamente applicados na conclusão do caminho de ferro de Lourenço Marques e d'outras obras publicas relativas ao porto de Lourenço Marques;—reorganisação 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 minima 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 pólvora nas provincias 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 legitimos interesses creados e que, até pelo contrario elles serão mais vantajosamente garantidos do que sob

o regimen actual. No Porto a opposição 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 accedesse de bom grado providencias que além de garantirem para o thesouro um certo rendimento (o que não é indifferente na actual conjuntura), de resto asseguram aos consumidores do alcool uma melhor qualidade n'esta materia prima indispensavel áquella fabricação e commercio.

As noticias recebidas de Londres indicam que as operações da liquidação do fim do mez se têm effectuado em condições façeis. Ha grande abundancia de dinheiro e os *reportes* 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 vespera 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 difficil, 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.) realisadas 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 divida externa (49,40 desceu a 47,40.) Perderam 3\$000 réis as acções 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\$500 e 1\$000 réis (estas estampadas na Alemanha);—a prorrogação 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 ninguém se preoccupa, 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 permittir a conversão do 4 1/2 por cento e o reembolso do amortisavel.

Seria esta uma magnifica operação 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 victima 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 francezes não tiverem mais do que um typo, o augmento d'operações será considerabilissimo.

Os valores de *parquet* estão geralmente desanimados e, áparte algumas variações que se teem 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 grêve 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 acções tem decahido abaixo de 1:030 francos. Razoavelmente 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, proximoamente 75 francos e o Turco negocia-se a 18,62.

Não obstante os embaraços da liquidação Murietta a liquidação 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 peor 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 títulos 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 . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	60.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores mechanicos . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	72.000	70.300	70.800	71.000	71.000	—	70.000	—	71.000	71.000	—	—	—	—
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	282	272,50	230	250	245	230	230	247,50	225	245	—	235	226	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	490	480	485	480	480	467,50	467	460	460	460	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha	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	284,50	275	275	282	286	285	—	278,75	—	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca . .	399	400	401	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	» C. ^a da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	—	75	—	—
	» Atravez d'Africa	77	75	74,50	75	75	74	74	74,50	74,50	74,50	—	75	—	—
Amsterd . .	» Atravez d'Africa	76,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	—	75	—	—
Bruxellas . .	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploraçã	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações
		1891			1890			Totaes		Differença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1891	1890	1891	1890	
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Antiga rede e nova não garantida (1)	11 17 Jun	689	49.899.870	72.423	681	51.303.700	75.335	1.244.448.400	1.461.632.400	79.515.990	-	(1) Compre- hende as li- nhas de Les- te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nova rede garan- tida (2)	11 17 Jun.	468	3.600.000	24.428	468	3.350.000	49.940	75.165.000	67.354.000	7.817.000	-	Cintra-Tor- res, ramal de Cintura, ur- bana e Cas- caes.
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sul e Sueste	21 27 Maio	475	42.645.070	26.558	475	43.452.140	28.320	279.344.555	239.433.295	39.891.260	-	Cintra-Tor- res, ramal de Cintura, ur- bana e Cas- caes.
	28 3 " "	"	10.984.840	23.425	"	43.361.630	28.425	250.329.395	252.814.925	37.514.470	-	
Minho e Douro	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira e ra- mal de Alfa- rellos.
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Beira Alta	28 3 Junho	253	4.919.824	49.445	253	5.888.040	23.272	438.979.797	446.148.112	-	7.348.315	
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Guimarães	14 20 Maio	34	4.336.975	39.944	34	932.260	27.449	48.477.460	45.970.080	2.507.026	-	
	21 27 " "	"	926.900	27.261	"	4.176.950	34.616	49.404.006	47.417.030	2.256.976	-	
Norte de Hespanha	4 10 Junho	2933 P	4.366.345 P.	465	2915	4.297.544	445	30.344.203	27.824.006	2.493.497	-	
	11 17 " "	"	4.407.726	478	"	4.348.604	462	31.746.927	29.469.610	2.547.347	-	
Madrid-Zaragoza- Alicante	4 10 Junho	2672	4.425.222	421	2672	4.448.788	448	24.344.432	23.768.779	575.355	-	
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Andaluzes	21 27 Maio	894	279.849	313	894	271.806	304	5.742.620	5.425.440	287.210	-	
	28 3 Junho	"	259.703	290	"	292.392	327	5.972.324	5.747.802	254.522	-	
Zafra a Huelva	4 10 " "	"	242.373	274	"	277.330	310	6.244.698	5.995.435	249.563	-	
	4 10 Junho	180	46.167	256	180	46.923	260	984.253	994.522	-	43.265	
Almansa-Valencia- Tarragona	11 17 " "	"	41.095	228	"	39.249	217	4.022.348	4.033.737	-	41.389	
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	24 31 Maio	393	347.544	884	393	363.438	924	4.672.540	4.746.474	-	73.664	
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Linhas portuguezas

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 francezes 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.

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

Companhia Nacional.—As duas vagas de administra-dor d'esta companhia, pela saída dos srs. Julio de Vi-lhena e Matheus dos Santos, foram preenchidas pelos srs. Antonio Francisco da Costa Lima, lente da Escola Polytechnica, e Manuel Emygdio da Silva, antigo secre-tario da mesma companhia.

Felicitemos 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 intelli-gente desde a sua fundação.

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 realisado.

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 assembleia geral e alguns accionistas, pedindo a nullidade das deliberações tomadas na ultima assembleia geral.

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

No dia 25 tendo-se constituido a assembleia geral para em definitivo eleger os corpos gerentes, apresentou-se um official 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 ninguém saiba a estas horas...

Companhia das Dokas e Caminhos de Ferro Peninsulares.

— Reuniu no dia 25 a assembleia 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 approvados.

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

Linhas hespanholas

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 tabellião sr. Las-tra.

Affirma-se que em virtude da fusão das companhias ficará terminada, dentro de dois ou tres 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 hespanhoes 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 construida 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, apoiando-se sobre dois pilares de 50 metros de altura.

O custo da construcção ascende a 6.000.000 de reales.

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

Canfranc. — Noticias 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 terreplenagem em 13 kilometros e meio.

Tudo leva pois, a crêr, que o caminho de ferro, será posto em exploração até 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 construcção 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 Voiz de Penaranda*, que é a propria companhia concessionaria e constructora que vae recommear 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 capitães sufficientes.

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

Linhas estrangeiras

FRANÇA

Damos em seguida alguns esclarecimentos sobre as linhas e situação da companhia de Paris, Lyon, Mediterraneo, extrahido do relatorio annual, apresentado á ultima assembleia 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.....	k. 6493
O segundo comprehende:	
As linhas abertas depois de 1 de janeiro de 1891 e a secção suissa de la Plaine a Genève.....	1:602 15
Relativos a esta extensão total de.....	8 110 fr.
os productos brutos são de.....	374:758:571.74
Deduzindo os impostos de grande velocidade....	27:232:541.97
resta como receita efectiva.....	347.526:029.77
A despesa real da exploração elevou-se a....	156:168:068.55
e o producto liquido a.....	191:357:961.22

O ministro das obras publicas, auctorizou a abertura á exploração da linha de Lous le-Saunier 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; Conliège, Publy, Verges, Chatillon, Pont-du-Navoy e Crotenay.

Foram auctorisadas 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 Casteljaux.

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

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

BRAZIL

Diz o *Mercantil* de S. Paulo, que os srs. Carmo Cintra e Homem dg Mello, propozeram ao governo a cosstrucção 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 Mogyana, teve 2:689 contos de receita, o que demonstra ter havido um augmento de 995 contos, sobre os seus primeiros mezes. As despesas apenas se augmentaram com 251 contos, elevando-se a 1:187 contos de réis. A direcção propõe um dividendo de 15:000 réis por acção, 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 illuminação electrica passará a ser organizada 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 accumuladores. As baterias são carregadas em uma estação especial.

INDIA

A administração das Indias Francezas, está auctorizada a emittir um emprestimo de 2.500:000 francos, com destino á construcção do caminho de ferro de Pondichéry, a Tirupapalur em Kuddalur.

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

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

(Relatorio 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 possaes 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 Despezas — 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 augmento se divide entre as differentes linhas pertencentes á companhia:

Designação	Até 31 de Dezembro de 1889		Levado ao Estabelecimento no Exercício de 1890		Totaes em 31 de Dezembro de 1890		Total geral
	Construcção e gastos geraes	Material circu- lante	Construcção e gastos geraes	Material circu- lante	Construcção e gastos geraes	Material circu- lante	
LINHAS EM EXPLORAÇÃO							
Norte e Leste	20.442:561\$934	817:069\$926	810:231\$543	9:235\$540	20.952:793\$477	826:305\$466	21.779:098\$943
Ramal de Cáceres	1.364:944\$366	220:469\$302	45\$040		1.364:956\$406	220:469\$302	1.585:425\$708
Ramal de Coimbra	410:399\$573				410:399\$573		410:399\$573
Lisboa-Cintra-Torres	3.796:679\$563	496:322\$857	92:838\$954	3:656\$340	3.889:548\$517	499:979\$497	4.089:497\$744
Torres-Figueira-Alfarellos	5.306:375\$346	384:554\$212	459:898\$439	4:880\$620	5.466:273\$785	389:434\$832	5.855:705\$587
Ramal de Santa Apollonia, Parte em exploração	236:469\$428		63:093\$218		299:564\$646		299:564\$646
Custo das linhas em exploração	30.927:397\$480	1.618:443\$297	1.456:109\$494	47:772\$500	32.083:506\$374	1.635:885\$797	33.749:392\$474
LINHAS EM CONSTRUÇÃO							
Beira Baixa	6.746:486\$694	256:695\$249	1.277:856\$875	634:809\$035	8.024:343\$566	894:504\$254	8.945:847\$820
Urbana	3.491:753\$544	45:072\$258	544:032\$304	76:929\$408	4.035:785\$848	92:001\$366	4.127:787\$214
Cascaes e Obras do Tejo	2.288:702\$693	496:440\$427	808:806\$710	228:463\$818	3.097:509\$405	424:273\$993	3.521:783\$380
Rmaia de Santa Apollonia, Ligação com Braço de Prata	285:982\$460		402:781\$833		388:763\$993		388:763\$993
ESTUDOS DE NOVAS LINHAS							
Linhas a classificar	8:343\$527		6:330\$461		14:643\$688		14:643\$688
Custo das linhas em construção	42.824:238\$647	467:877\$604	2.739:807\$883	939:904\$994	45.564:046\$500	1.407:779\$595	46.968:826\$095
Totaes	43.748:635\$797	2.085:990\$901	3.895:947\$077	957:674\$494	47.644:532\$874	3.043:665\$392	50.688:218\$266

Os trabalhos complementares do primeiro estabelecimento nas linhas em exploração excluindo o material movel, importaram 1890, na quantia de..... Réis 1.156:109\$194

Consistiram principalmente no seguinte:

Linhas de Leste e Norte

Assentamento da 2.ª via entre Lisboa e Entroncamento	655:390\$579
Reconstrucção da Ponte do Tejo	10:207\$033
Installação para a luz electrica em Lisboa	13:346\$244
" " " " no Entroncamento	12:784\$084
Reconstrucção das officinas de pintura	38:847\$314
Apeadeiro de Avanca	1:400\$250
Sinetas de alarme	4:875\$060
Novos discos de signaes	1:496\$889
Diversas obras	2:503\$824

Ramal de Cáceres

Apeadeiro da Cunheira	45\$040
-----------------------------	---------

Linha de Lisboa a Cintra e Torres

Assentamento da 2.ª via entre Bemfica e Cácerem, augmento no numero de travessas por cada carril, e differentes obras complementares	92:838\$954
--	-------------

Linha de Torres á Figueira e Alfarellos

Expropriações, movimento de terras para reforço de aterros e abertura de trincheiras, obras complementares em estações, e augmento de travessas na via	159:898\$439
--	--------------

No ultimo anno foi aberta definitivamente á exploração a ligação do ramal de Alfarellos com a linha da Figueira. O comprimento da rede explorada foi de 830 kilometros,

Os trabalhos da linha da Beira Beixa, importaram no anno findo em..... Réis 1.277:856\$875

Esperamos que ainda este anno se abram á circulação, as duas primeiras secções d'esta linha ferrea, comprehendidas entre Abrantes e Covilhã, na extensão de 165 kilometros. Os trabalhos não têm corrido com a regularidade e actividade com que deviamos contar, e de accordo 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 effectuados até á data da posse.

Não ignoraes, certamente, que o traçado e condições technicas dos primitivos projectos, soffreram em muitos pontos alterações consideraveis, em virtude de portarias e ordens do governo, havendo por esse motivo augmento importante de despesas. Sobre este assumpto teremos que apresentar em tempo opportuno, ao governo de Sua Magestade, a nessa reclamação devidamente justificada, e não duvidamos de que será attendida, por isso que o projecto que executámos differe consideravelmente d'aquelle a que nos obrigámos.

(Continua.)

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

(Conclusão do relatorio)

Eis, agora, as modificações, que os diversos capitulos do balanço, teem soffrido de anno para anno.

ACTIVO

Primeiro estabelecimento: 65.618.135\$55. Isto é, um augmento de 15.877\$25, sobre o exercicio de 1889, augmento empregado

nas obras da ponte de Salmanha, trabalhos do porto da Figueira construção 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 capitulo apresenta um augmento de 8.206^{fr}.85 sobre 1889.

As contas correntes augmentaram 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 divida Martins, como no anno passado, as contas do serviço combinado com as companhias visinhas e os devedores diversos.

A conta dos devedores diversos (companhias visinhas 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 Conta da 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 occupar do pagamento d'estas duas dividas.

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 fiscaes sobre as acções em França. 11.334^{fr}.10.— Com um augmento de 400 francos, para os impostos pagos em França ás acções durante o exercicio de 1890.

Saldo das insufficiencias dos productos liquidados para o pagamento das das obrigações: 8.574.538^{fr}.51.— Este capitulo apresenta um augmento sobre o exercicio de 1889, de 813.352^{fr}.47, o qual fórma a differença entre o encargo dos dois coupons de obrigações e os productos liquidados 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 trafego.....	20:219:21

Representando as sommas recebidas nos ultimos mezes 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}.11. 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 divida.

A diminuição de 67.707^{fr}.95 que acabaes 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 fallámos acima. A differença 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 differença entre os coupons de obrigações n.º 23 e 24, do exercicio de 1890 e o total dos pagamentos effectuados sobre o coupon n.º 15. Não temos, senhores, observações algumas a fazer sobre o balanço e as contas que vos são submettidas pelo vosso Conselho de Administração, e sómos de parecer que as approveis.

O Conselho Fiscal.

Resoluções

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

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

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

Quarta. — A assemblea 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 supplentes: os srs. Raul Guillemant e Edouard Delange.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

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

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

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

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

2 predios na rua da Conceição da Gloria n.º «policia» 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 PAGMENTOS

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 esplendido lavatorio, uma perfeita e ampla casa de jantar e casa de banho, um lindo e extenso jardim com cascata e estufa; reúne todas as commodidades necessarias a casas d'esta ordem; e tem admiraveis vistas para o mar e differentes pontos da cidade.

RECEBE ALUMNOS INTERNOS, SEMI-INTERNOS E EXTERNOS

Director-proprietario — Godinho Corrêa.

Sociedade Anonyma das Officinas de Construção
DE

MALINES

DIRECTOR GERENTE-DIVOIRE

MATERIAL PARA CAMINHOS DE FERRO
LINHAS AMERICANAS

RODAS PARA LOCOMOTIVAS, TENDERS, WAGONS
E TRAMWAYS

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA

MALINES-Belgica

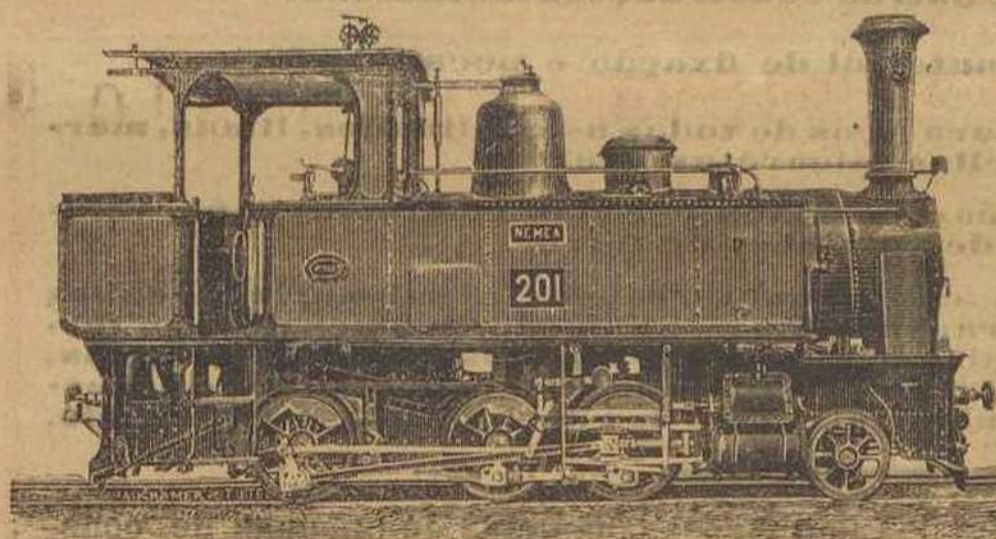
DESOUCHES DAVID & COMP.^A

Constructores de MATERIAL CIRCULANTE

PARA
CAMINHOS DE FERRO

Carruagens - Salões - Sleeping-cars - Carruagens comuns - 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'OURCO, PANTIN (SEINE) FRANCE



Enviam-se gratis os catalogos a quem es 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
Construcções de edificios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUÇÕES: — Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor,apparelhos de vacuo e de vapor para a extracção de materias fecaes, etc., cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Agente geral em Hespanha — JULES LAMOISE-BARCELONA

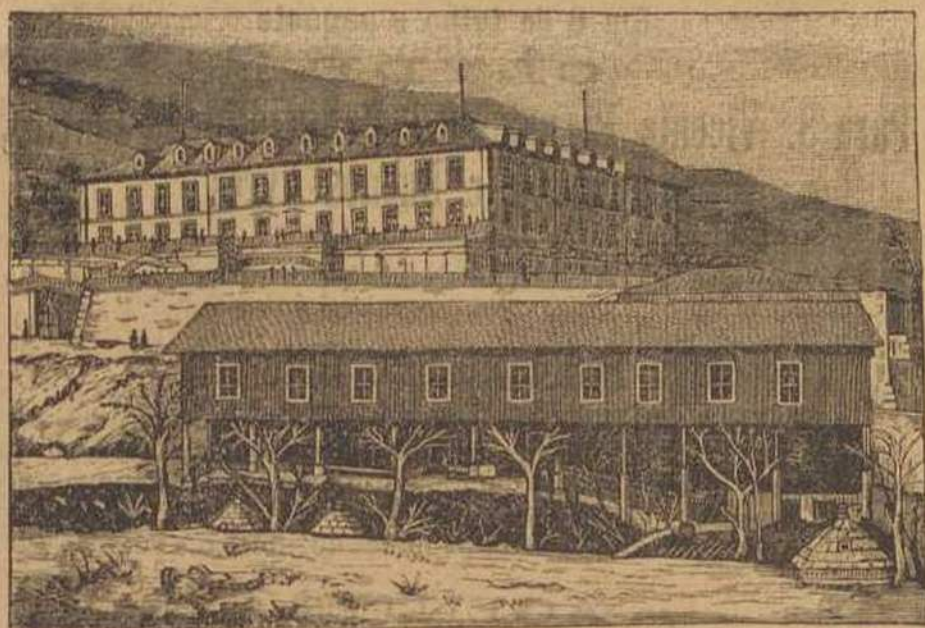
100\$000 A 200\$000 RÉIS DE LUCRO MENSAL

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 immediatamente instrucções detalhadas logo que indiquem a sua direcção com clareza a **MR. RICHARD SCHNEIDER** — Inventor e fabricante em Paris, 22 rua d'Armaillé, 22, em Paris. — A casa recebe e encarrega-se da venda de todos os productos de Portugal nos mercados de França.

GRANDE HOTEL BELLA-VISTA

AGUAS ALCALINAS

Thermas de Caldellas



No concelho d'Amare, a distancia de 11 kilometros da cidade de Braga, e ligadas com esta cidade e com as villas Verde, Pico, Ponte da Barea e Amare, por magnificas e pittorescas estradas de mac-dam, como são todas as da provincia do Minho.

As suas aguas, analysadas no laboratorio chimico de Coimbra, e já experimentadas nas molestias herpeticas, rheumatismo articular e gottoso, estomago, dyspepsias, figado, rins, bexiga e diabetes, leem produzido optimos resultados com uso interno e banhos.

O Grande Hotel Bella-Vista, abriu a parte concluida no dia 15 de maio, offerecendo 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 esplendidas salas de jantar, de visitas, de reuniões, jogos e leitura, e de bilhar. Ha um habil director clinico, empregados de toda a confiança, que terão o maior cuidado em bem servir os hospedes 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 construcções metallicas.

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

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

Rheinische Stahlwerke, Ruhrort, para carris, eixos e rodas montadas para vehiculos 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, parafusos, tela metallica e quinquilharia; especialidade em espinhos artificiaes para vedação das linhas férreas e dos campos de pasto de gado.

Encarrega-se do fornecimento e da montagem de installações completas de officinas de construcção, 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

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construcção

TUBIZE, Nivelles et La Sambre

Material fixo e movel para Caminhos de ferro
linhas americanas e obras publicas

LOCOMOTIVAS — TENDERS — CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

Gruas hydraulicas — 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

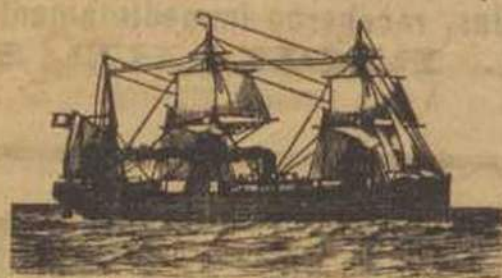
FUNDIÇÃO DE PEÇAS MECHANICAS E OUTRAS. PARAFUSOS, ESCAPULAS
E PREGOS. CONSTRUÇÕES METALLICAS DE PONTES E TELHADOS

Medalha de Progresso Vienna 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 — *Métal, 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 inexcitaveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo do todos estes paquetes cozinheiro e creados portugueses.

AGENTES

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

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

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 Seville — 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

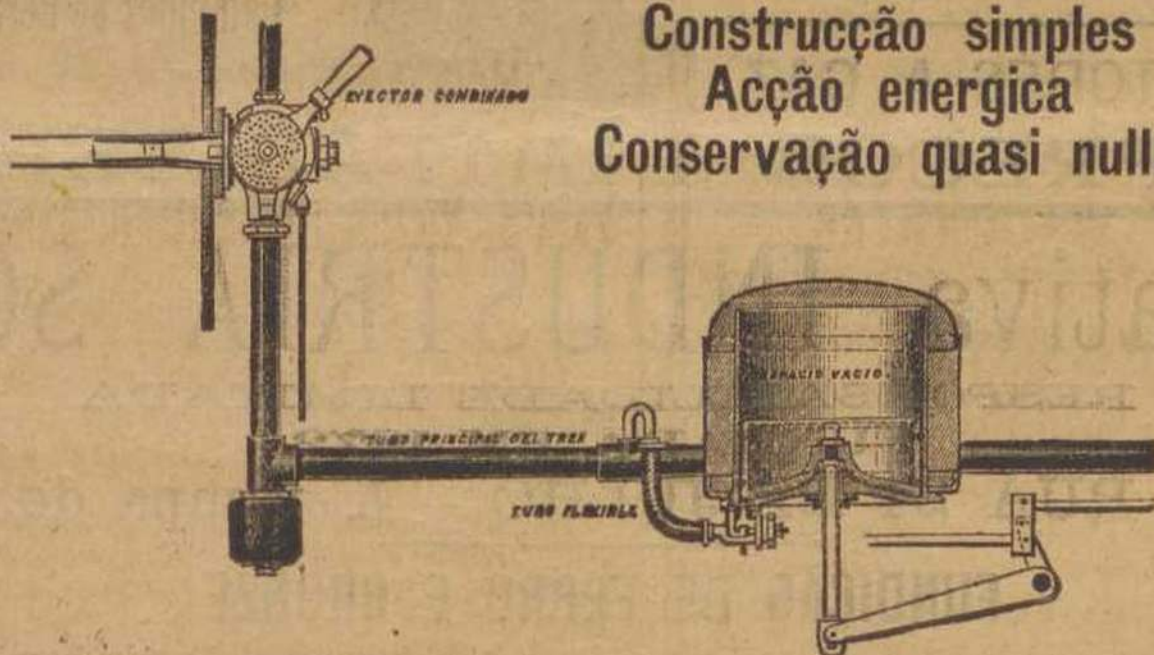
Companhia do **FREIO DE VACUO**

Direcção Geral: 32 Quen-Victoria Street, Londres

MEDALHAS D'OURO

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

Freios continuos, automaticos
e não automaticos, para caminhos de ferro
e trens americanos a vapor



Construcção simples
Acção energica
Conservação quasi nulla

150.000 applicações até fim de 1890
em Inglaterra, no continente,
Índias, America do sul, colonias, etc.

AGENCIAS

PARIS, — RUE PORTALIS, 15. Para Portugal, Hespanha, França e Belgica.
VIENNE, 1 Wallfischgasse, 8. FLORENCE, 21 Via Cavour.
BERLIN, 71 Alt Moabit. S. PETERSBOURG, 21 Italienskaia.
AMSTERDAM, O. Z. Woerbugwall, 217. 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. Applicam-se os **banhos de imersão e douches** d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leucorrhéas, inflamações de quaesquer órgãos, 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 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'appoiio e outras peças para engrenagens, de todos os diametros. — Peças para dragas, escavadores e machinas diversas

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

Officinas de construcção—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

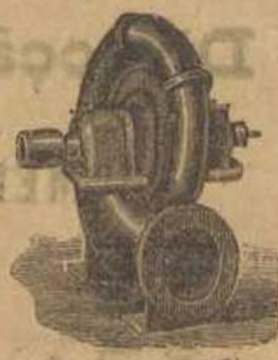
MOTORES A GAZ



MATERIAL

DE

Caminhos de Ferro



PREÇOS LIMITADÍSSIMOS

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA

FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA