

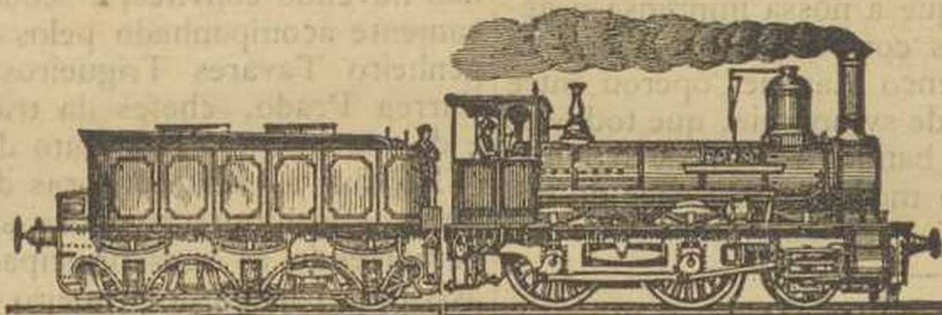
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

Proprietario-Director

L. DE MENDONÇA E COSTA



Engenheiro-consultor

C. XAVIER CORDEIRO

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

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

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

AVISO IMPORTANTE

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

Chamamos a attenção dos leitores para as noticias que publicamos sobre as viagens a Paris por 5 libras, e os serviços especiaes, temporada de banhos e comboios de operarios, pag. 363 do presente numero.

SUMMARIO

Lourenço Marques ao Transwaal—As novas tarifas da Companhia Real—Caminho de ferro do Algarve—Parte official, decretos de 14 e 21 de junho e portarias de 18, 22, 26, 27 de junho e 3 de julho—A Paris por 5 libras—Temporada de banhos, bilhetes de ida e volta por preços reduzidos.—Comboios especiaes denominados de operarios—Novas carruagens transways da Companhia do Norte da França—Congresso internacional de caminhos de ferro—Exposição de Paris, os meios de transporte, os ascensores da torre Eiffel—Linhas portuguezas, Novo material, Linha ferrea urbana, Zambézia, De Mossamedes a Chella—Linhas hespanholas, atravez dos Pyreneus, Novo horario da Companhia de Gernse a Vigo—Linhas estrangeiras—Horarios illustrados—Carteira dos accionistas—Boletim financeiro, por B. dos Santos—Cotações dos titulos dos caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e Paris—Rendimento dos caminhos de ferro—Cabo argentino a Europa—Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, relatorio (continuação)—De Benguela ao Bihe Avisos de serviço—Annuncios.

LOURENÇO MARQUES AO TRANSWAAL

DESDE a publicação do nosso ultimo numero, tem passado por diversas vicissitudes esta questão, que a cubica e a usura ingleza quizeram transformar, de simples questão interna nossa, de direito legitimo que todos os paizes teem de tratar dos seus interesses, e de que o nosso não pôde ser privado pelo facto d'uma companhia portugueza vender parte das suas acções no estrangeiro, em um assumpto internacional que, segundo as peregrinas invectivas da camara ingleza, nos obrigaria a pedir venia ás nações estranhas sempre que tivéssemos de tratar dos nossos negocios, de buscar as nossas conveniencias inadiaveis, ou de fazer cumprir contractos claros e precisos, feitos entre

portuguezes e sem interferencia de mais nenhuma nação.

Sabida em Inglaterra a resolução tomada pelo governo portuguez de rescindir o contracto e tomar a seu cargo a exploração e construcção da linha, reuniram-se os accionistas inglezes em um *meeting* para protestarem contra essa resolução e reclamarem, perante o gabinete de St. James, providencias energicas que impedissem o nosso paiz de proceder... como o proprio decoro nacional não podia deixar de nol-o exigir.

N'essa reunião não se pouparam invectivas, não se economisaram insultos e ameaças, como se tanto fosse necessario, para provar ao mundo a nenhuma razão que assiste a uns accionistas que, por falta de credito proprio, deixam arrastar uma companhia á ruina, para erguerem a voz contra um governo que, por sobra de condescendencia e desejos de lhe evitar essa mesma ruina, repetidas vezes lhe fez concessões e favores, mas que não podia perpetuar esse estado de coisas sem comprometter gravemente o decoro nacional, pela sua condescendencia, que poderia ser tida como connivencia ou pusilanimidade.

Levado na corrente d'esses propagadores do nosso almejado descredito, e pelas insinuações falsissimas de suppostos ataques aos subditos inglezes residentes em Delagoa Bay, o governo inglez, apesar da sua prudencia nos negocios politico-internacionais, pronunciou-se em favor dos accionistas e obrigatarios, mandando o seu ministro em Lisboa entender-se com o nosso governo, e enviou uma canhoneira para as aguas de Lourenço Marques.

Deve hoje estar arrependido da sua precipitação, porque terá visto que ante elle se levanta a maior parte da Europa, a protestar contra a injustiça de semelhante causa, e os factos esclarecidos pelas principaes folhas bem lhe teem provado o seu erro.

O proprio *Times*, que ha poucos dias publicava os telegrammas do seu correspondente, noticiando a conferencia havida entre o illustre diplomata inglez em Lisboa e o sr. Barros Gomes, já principia a fazer-nos justiça.

Não se curvam direitos legitimos d'um paiz perante as exigencias desarrasoadas de meia duzia de individuos que, mirando ao juro, sem olharem aos encargos e aos deveres que lhes assistiam, tomaram acções de uma companhia estrangeira, e seria facto novo e de um effeito originalissimo que, quando quebrasse em qualquer paiz uma companhia em que influissem capitaes estran-

geiros, cada governo enviasse a sua reclamação e o seu navio para afirmar direitos caducos d'esses capitaes.

Dissémos em o nosso numero anterior que applaudiamos o nosso governo pela firmeza da sua resolução; hoje não temos senão que confirmar esse applauso pela maneira como os srs. ministros da marinha e estrangeiros conseguiram encaminhar este negocio.

De resto, não é este ainda mais que uma voz para o côro unisono com que a nossa imprensa o applaudiu, porque, registremos com o maior prazer este facto, o assumpto de Lourenço Marques operou entre nós tão louvavel movimento de sympathia, que todos os jornaes, seja qual fôr a sua bandeira politica, acompanharam com enthusiasmo o modo de proceder do ministerio.

Depois de escripto o que acima publicamos, chegamos os jornaes inglezes em que se nos depara a carta de Sir Horn, que se diz secretario de *uma companhia inglesa*, recusando, em nome da *sua* companhia, a arbitragem proposta pelo governo portuguez, e entregando a questão á resolução do governo inglez.

Ora, desde o momento que tal companhia não é reconhecida pelo nosso paiz, desde que o contracto que o nosso governo fez foi com *uma companhia Portugueza*, todas essas investidas e as falsidades d'essa carta cahem pela base.

Accrescentemos que, segundo telegramma de Paris, Lord Salisbury *fallou alto* a Portugal n'esse assumpto.

A isto vem juntar-se o telegramma chegado de Londres hoje 10, que diz:

«Camara dos lords:—Lord Castletown pede que a camara tome uma resolução declarando absolutamente necessaria a acção immediata para obter de Portugal uma compensação sufficiente para aquelles que empregaram capitaes no caminho de ferro de Lourenço Marques, que foi confiscado sem justificação. Lord Fitzgerald apoiou esta moção. Lord Salisbury espera que lord Castletown não insista na sua moção, porque não ha ainda informações sufficientes para se decidir a questão, e é mister considerar que Portugal fez a concessão a uma companhia portugueza.

O presidente do conselho de ministros accrescentou que informára Portugal em uma linguagem não ambigua de que: se os capitalistas inglezes soffrerem, será preciso dar-lhes uma compensação. O governo de Portugal, disse ainda lord Salisbury, nega as accusações que os capitalistas inglezes lhe fazem. A unica questão agora é saber se esses capitalistas são prejudicados pelo acto injusto do governo portuguez. Lord Castletown retirou a sua moção.»

Não comprehendemos como o *Foreign Office* insiste em que o nosso paiz tenha que lhe dar satisfações de como cumpre e faz cumprir os seus contractos, feitos em Portugal, segundo as leis portuguezas e com uma companhia portugueza.

AS NOVAS TARIFAS DA COMPANHIA REAL

A affluencia de assumptos que temos para este numero obriga nos a deixar para o seguinte a continuação d'esta serie de artigos, a retirar outros que já tinhamos compostos e alguns annuncios, do que pedimos desculpa aos nossos leitores e annunciantes.

De resto, como as novas tarifas não começam ainda n'este mez a vigorar, porque não foram até ao presente approvadas pelo governo, publicando o restante da classificação no proximo numero vamos ainda muito a tempo.

CAMINHO DE FERRO DO ALGARVE

Como dissemos no numero anterior, realisou-se no dia 1 o primeiro comboio directo entre Amoreiras e Faro, ficando completa a linha entre Lisboa e a capital do Algarve.

A inauguração, como dissemos, nada teve de official, não havendo convites, e sendo o primeiro comboio unicamente acompanhado pelos srs. director da rede, engenheiro Tavares Trigueiros, deputado pelo Algarve Sarrea Prado, chefes da tracção, engenheiro Albers, e do movimento, Honorato de Sousa, etc.

No dia 1, pelas 5 horas da manhã, em Faro varias musicas tocaram a alvorada, saindo da praça da Rainha, percorrendo as ruas principaes da cidade, indo depois assistir á partida do primeiro comboio descendente. Publicou-se n'esse dia o numero unico do jornal *A Inauguração*, commemorativo d'este facto.

Faro, porém, e as povoações, bem ou mal, servidas pela no a linha prepararam a sua festa de familia para receberem o primeiro comboio.

A's 10 horas da manhã, n'uma das salas da camara municipal, foi offerecido um bode a 100 pobres, composto de pão, carne, arroz, toucinho e 100 réis a cada um.

Pelas 4 horas reuniram-se na estação o sr. governador civil, juiz de direito, presidente da camara, secretario geral, muitas senhoras, emfim quasi toda a população da cidade, philarmonicas e banda de caçadores n.º 4, para saudarem a partida do comboio descendente, que era o primeiro directo para Lisboa.

A' noite, houve marcha aux flambeaux, composta de varias philarmonicas e acompanhada por enorme affluencia de pessoas de todas as condições sociaes, e abriu-se o bazar kermesse, tocando as philarmonicas nos respectivos coretos.

No dia 2 de manhã as musicas tocaram tambem a alvorada, indo á gare esperar a chegada do primeiro comboio ascendente que partira de Lisboa no dia 1 ás 4 e meia da tarde.

A' noite houve tambem marcha aux flambeaux repetindo-se as illuminações e continuando aberto o bazar kermesse.

O comboio ascendente foi recebido em todas as estações de trajecto com festejos e enorme concurso de povo; a estação de S. Bartholomeu de Messines estava enbandeirada e a concorrência era ali extraordinaria. Na estação de Saboya Monchique, já na serra, era admiravel o effeito de mais de cem homens com archotes, que se estendiam entre as agulhas.

A visita que fizemos a esta nova linha deixou-nos agradavelmente impressionados.

O seu aspecto geral é attrahente e proprio a determinar uma forte corrente de passageiros, desejosos de conhecer as bellezas de uma provincia, da qual até hoje o restante do paiz tem estado separado.

Ao partir da estação de Amoreiras, a via incide para a direita, preparando-se para descrever a grande curva, na qual atravessa, em pequenos pontões, diversas ribeiras affluentes do rio Mira, conseguindo elevar-se ao ponto mais alto de toda a rede, passando em um tunel de cerca de 750 metros a divisoria das aguas do Sado das do Mira.

E' n'estas que segue o traçado, galgando quatro vales em viaductos de ferro e alvenaria, o ultimo dos quaes, o da Magra, nos leva junto da estação de Odemira, no alto da montanha, desprovida de estradas de comunicação e por isso limitada, por enquanto, como outras da mesma linha, a um movimento muito reduzido.

Passa-se então o viaducto do Mira, sobre o rio d'este nome, e o de Moratos, de igual construcção dos que acima citámos, subindo-se de novo ao alto da serra onde, no sitio da Portella dos Termos, esta serve de divisória ás duas provincias do Alemtejo e Algarve.

Entre este ponto e a estação de Saboia-Monchique, que o precede, o percurso faz-se sempre em plena serania, em apertadas curvas e rampas de 18 ‰.

Segue então o pequeno viaducto da ribeira Odelonca, que leva as suas aguas á pequena bahia de Silves, e a este a estação de S. Marcos, igualmente encravada na montanha e desprovida, por enquanto, de communicações — isolada portanto.

O aspecto das vertentes da montanha, a um e outro lado, começa a ser mais attrahente, e o viajante, ao mesmo tempo que principia a ver os horisontes irradiarem a luz da madrugada, vae assistindo como que á transformação de um quadro dissolvente, em que os montões de tojo, pardo e de desagradavel aspecto, se vão transformando em pequenos grupos de arvoredos verdejante, cujas ramadas os primeiros raios do sol illuminam em breve, dando-lhes tonificações variadas.

Os amarellados taludes que durante tantos kilometros apertavam a via, de um e outro lado, vão-se abrindo em trincheiras mais afastadas, deixando ver pequenas casinhas brancas, cujas chaminés fumegam á preparação da comida para a população pouco densa, que cultiva aquelles campos onde crescem as bracejantes figueiras, as alfarrobeiras e alguma, pouca, vinha.

A pouco espaço, a transformação tem-se operado por completo, e o viajante sente-se surprehendido da belleza do espectáculo.

Um distincto engenheiro que nos acompanhava na nossa visita, bom conhecedor do terreno que atravessavamos, chama a este sitio — as portas do ceo.

Ha n'esta classificação algum tanto do seu amor pelo Algarve, seu paiz natal? Não a lançaremos a essa conta, porque, com effeito, depois de se atravessarem tantas charnecas deshabitadas, tantos terrenos incultos e tantas montanhas de matto, a impressão da entrada n'aquelle novo paiz cheio de vida, de animação, de actividade agricola é tão agradável que nos faz lembrar outra phrase de um algarvio, que chamava á sua provincia — o Minho do Sul.

Esta impressão agradável mais se accentua ao chegar-se á estação de S. Bartholomeu de Messines, logar que se avista á esquerda, a poucos passos da estação, recostando a sua casaria na falda da serra, para a qual nos conduz um estreito caminho de arêa encarnada como qualquer entrada de jardim privado.

Dezesete kilometros depois, percurso que se faz sempre entre arvoredos, temos a estação de Albufeira.

A linha corre na vertente da montanha ao lado da estrada real e da margem do oceano, que por pouco não se avista, e serpenteando por entre milhões de figueiras passa o logar de Boliqueime, onde ha uma estação d'este nome, e chega á que serve a villa de Loulé, e á qual se liga por estrada.

Centenares de pessoas enchem a estação; senhoras elegantes, populares com os seus trajes de festa.

De novo vamos, ora cruzando, ora ladeando a estrada, até chegar á vasta estação de Faro, que fica mesmo no centro da cidade, á beira da ria, junto da alameda unica da cidade.

Esta é de aspecto risonho, muito caiados os edificios, alguns de boa construcção, menos mal calçada, mas carecendo de canalisação — o grande defeito de muitas das nossas cidades antigas.

Pouca vida, commercio quasi exclusivo de peixe,

figo, alfarroba e artefactos de palma, grande quantidade de egrejas sem valor artistico, pontos de vista deliciosos, subindo-se ao local denominado Santo Antonio do Alto, de onde se avista um largo horisonte até Olhão, Cabo de Santa Maria, S. Miguel, Guilhim etc., eis as impressões que nos deixou a rapida visita á cidade.

Mas o que sobretudo se torna notavel e desagradavel ali é a velha usança dos *biocos* nas mulheres, consistindo em trajarem capote, cobrindo a cabeça com um chale preto a formar um bico avançando uns trinta centimetros seguramente, no extremo do qual fica apenas uma abertura de 1 ou 2 centimetros por onde vêem sem de fôrma alguma serem vistas.

E' com este monstruoso costume arabe que vimos uma boa metade da população feminina — feminina não affirmamos, porque sob aquelle disfarce facilmente se pode occultar o mais barbudo salteador.

Felizmente, a indole do paiz é tão benefica que, segundo nos referiu o nosso intelligente collega Antonio Bernardo, redactor do *Districto de Faro*, que ali nos fez a sua cavalheirosa recepção, occasiões tem havido em que é retirada a guarda da cadeia — por esta estar vazia.

Conserva Faro aquelle detestavel costume barbaro, sem ver o exemplo na vizinha cidade de Tavira, onde, segundo nos contaram, uma auctoridade intelligente acabou ha muito com os *biocos*.

E já que fallamos da proximidade de Faro e Tavira, deixem-nos os leitores lastimar aqui que não se tenha ainda convertido em realidade a linha do litoral do Algarve, que deve ligar a Faro a importante villa de Olhão e a cidade de Tavira, bem como a linha que de S. Bartholomeu de Messines deve conduzir a Villa Nova de Portimão, uma das villas de maior commercio e industria da provincia.

Não se diga que somos exigentes nem que o é a risonha capital da margem do oceano; soffredoras bastante teem sido aquellas populações, que ha cerca de 20 annos ouviram junto de si o silvo da locomotiva e que ficaram estacionarias na conquista d'este elemento de vida, para só ha poucos dias verem o comboio transpor a serra.

A este respeito diz com toda a razão o nosso collega *Commercio de Portugal*:

«O Algarve é pouco conhecido em Portugal; faz-se d'elle uma idéa absolutamente diversa da realidade; o caminho de ferro agora aberto á exploração ha de levar ali todos os elementos precisos para o tornar conhecido e saber-se-ha então que é, sem contestação, a mais bella das nossas provincias e que a serra de Monchique é muito superior á de Cintra em bellezas e em confortos, como as Caldas de Monchique são extraordinariamente mais proveitosas do que todas as outras exploradas no paiz. Confiamos que o Algarve ha de desenvolver-se rapidamente com a linha ferrea e que a celebre phrase de que o *Algarve nunca passará do classico cahique*, dita no parlamento por um homem distincto e que foi desmentida iormalmente pela sustentação de carreiras regulares de vapores para aquella provincia, terá com o caminho de ferro, quando completo em todo o littoral, desmentido absoluto. A provincia é rica, está bem cultivada, não se encontram ali charnecas nem matagaes e tem uma exportação em productos da sua especialidade que representa alguns milhares de contos. O caminho de ferro augmentará o movimento interno da provincia e facilitará a exportação do figo, da amendoa, da laranja, da alfarroba, da obra de palma e de pita, da conserva de peixe que hoje é ali uma industria de primeira ordem, do atum, que é o melhor de Portugal, da industria da cortiça que é uma das riquezas do Algarve, e finalmente de uma grande quantidade de peixe e fructas, que com a viação accelerada em poucas horas podem chegar a todos os pontos do paiz.

Complete-se pois a rede ferro-viaria do Algarve, faça-se depressa o ramal para Villa Nova de Portimão, o porto mais importante da provincia, tentem-se os prolongamentos de Faro a Villa Real de Santo Antonio por um lado e pelo outro para Lagos, e

garantimos que a exploração do caminho de ferro do sul não será como se tem pensado uma exploração onerosa.

A conclusão rápida do novo entroncamento em Beja que permite fazer o percurso com uma redução de alguns kilometros, além da vantagem de se poupar a manobra na estação de Beja, para a inversão do comboio, facilitará o tráfego, será mais commoda para todos os passageiros que vão para o sul, e até mesmo para Beja tem a vantagem de lhe dar um apeadeiro na estrada de Ferreira.

Emfim, está feito o mais difficil; o que resta é simples se houver boa vontade e bom estudo de tarifas que permittam a affluencia de mercadorias.

Concluiremos felicitando o Algarve por estar emfim ligado pelo caminho de ferro com o resto do paiz.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.^a repartição

CAMINHOS DE FERRO

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que, para a construcção do 3.^o lanço da 2.^a secção e do 1.^o lanço da 3.^a secção do caminho de ferro da Beira Baixa, seja declarada a urgencia da expropriação de 14 parcelas de terreno com os n.^{os} 74, 75, 78, 79, 80, 81, 84, 86, 90, 92, 94, 95, 97-C e 98, sendo a n.^o 74 no 3.^o lanço da 2.^a secção e as restantes no 1.^o lanço da 3.^a secção, e pertencentes: a n.^o 74 ao dr. José Thomaz Megre, as n.^{os} 75 e 84 ao dr. Antonio Pessoa de Amorim Navarro, a n.^o 78 a Manuel Tavares, a n.^o 79 á viuva do dr. André da Fonseca Cursino, a n.^o 80 á viuva do dr. André da Fonseca Cursino e dr. Manuel Nunes Giraldes, a n.^o 81 a João Mendes Alcada, a n.^o 86 a João da Costa Rato, a n.^o 90 a Francisco Nunes Marques de Paiva, a n.^o 92 a Joaquim José, a n.^o 94 a Joaquim Nunes Marques de Paiva, as n.^{os} 95, 97-C e 98 a Joaquim José Fernandes do Amaral, e situadas a n.^o 74 na freguezia de S. Pedro, as n.^{os} 75, 78, 79, 80, 81, 84 e 86 na freguezia de Nossa Senhora da Conceição, as n.^{os} 90, 92, 94, 95, 97-C e 98 na freguezia do Teixoso, todas no concelho da Covilhã, districto de Castello Branco; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, marcadas nas plantas parcelares, que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 14 de junho de 1889.—REI.—*Eduardo José Coelho.*

Pedindo a companhia nacional de caminhos de ferro que, para a construcção do ramal de caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, seja declarada a urgencia da expropriação de trinta parcelas de terreno com os n.^{os} 52, 136, 738, 740, 750, 752, 754, 761, 768, 772, 774, 769, 770, 775, 845, 960, 970, 968, 969, 843, 846, 861, 867, 870, 875, 879, 884, 890, 903, e 919, e pertencentes: a n.^o 52, a José Feliciano e irmão; a n.^o 136, a herdeiros de José dos Santos; as n.^{os} 738, 740, 750, 752 e 754, a João Rodrigues dos Santos; as n.^{os} 761, 768, 772 e 774, a Maria Margarida; a n.^o 769, a Maria dos Prazeres; as n.^{os} 770 e 775, a Vasco Luiz de Carvalho; a n.^o 845, a Jose Esteves; as n.^{os} 960 e 970, a Henrique Cardoso Perdigão; a n.^o 968, a Fabricio de Campos Pessanha; a n.^o 969, a Serafim de Almeida e Sousa; as n.^{os} 843, 846, 861, 867, 870, 875, 879, 884, 890, 903 e 919, a Domingos Bento Teixeira; e situadas: a n.^o 52 na freguezia de Castellejos e a n.^o 136 na freguezia de Freixedo, concelho de Santa Comba; as n.^{os} 738, 740, 750, 752, 754, 761, 768, 772, 774, 769, 770 e 775 na freguezia de Villa do Souto, as n.^{os} 845, 960, 970, 843, 846, 861, 867, 870, 875, 879, 884, 890, 903 e 919, na freguezia de Orgens; a n.^o 968 nas freguezias de Orgens e S. Salvador, e a n.^o 969 na freguezia de S. Salvador, concelho de Vizeu, todas no concelho de Vizeu; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 22 de junho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, marcadas nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 14 de junho de 1889.—REI.—*Eduardo José Coelho.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 27 de maio proximo passado, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o novo projecto, datado de 25 de janeiro ultimo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, da ponte sobre a ribeira de Eiras no 2.^o lanço da 1.^a secção do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendido entre a ribeira de Eiras e a de Ocreza.

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

Paço, em 18 de junho de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 4 do corrente da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 9 de maio proximo passado, de uma passagem de nivel da estrada real n.^o 51, Segade á Barquinha, ao kilometro 22,48285 do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, no 3.^o lanço da 1.^a secção do mesmo ramal, e apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

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

Paço, em 18 de junho de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

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

Pedindo a companhia nacional de caminhos de ferro que, para a construcção do ramal de caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, seja declarada a urgencia da expropriação de treze parcelas de terreno com os n.^{os} 446, 468, 469, 583, 737, 739, 741, 748, 751, 753, 862, 876 e 918, e pertencentes: a n.^o 446, a Fernando Novaes; a n.^o 468, a Fernando da Silva Novaes; a n.^o 469, a Francisco Cardoso Pereira; a n.^o 583, a Francisco de Barros Coelho de Campos; a n.^o 737, a Antonio de Lemos; e as n.^{os} 739, 741, 748, 751, 753, 862, 876 e 918, a Heitor de Lemos; e situadas, as n.^{os} 446, 468 e 469 na freguezia de Cannas, concelho de Tondella; a n.^o 583 na freguezia de Farminhão; a n.^o 737, na freguezia de Villa do Souto, e as n.^{os} 739, 741, 748, 751, 753, 862, 876 e 918 nas freguezias de Villa do Souto e Orgens, concelho de Vizeu, todas no districto de Vizeu; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, marcadas nas plantas parcelares, que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 21 de junho de 1889.—REI.—*Eduardo José Coelho.*

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado a conta de liquidación de garantia de juro relativa á exploração das duas primeiras secções do caminho de ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, comprehendidas entre Torres Vedras e Leiria, durante o semestre decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1888, na importancia de 28:967\$655 réis; e mostrando-se da mesma conta que o producto bruto kilometrico durante o referido semestre foi inferior ao minimo necessario para que o estado deixe de contribuir com o maximo fixado no art. 28.^o do contracto de 23 de novembro de 1883:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 10 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas, ordenar que á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes seja paga, como liquidación provisoria, visto não estar ainda feita a medição rigorosa da linha, e por encontro com a verba de 100:000\$000 réis, que a mesma companhia tem de pagar ao estado nos termos do art. 29.^o do contracto referido, a mencionada quantia de 28:967\$655 réis em que importa a garantia de juro nas referidas secções no primeiro semestre do anno de 1888.

O que para os devidos effeitos se comunica ao director da fiscalisação dos caminhos de ferro de oeste.

Paço, em 22 de junho de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de oeste.

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 9 de março ultimo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, da ponte sobre a ribeira das Oliveiras ao kilometro 15,750 do 3.^o lanço da 1.^a secção do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendido entre a Ribeira de Ocreza e Villa Velha de Rodam.

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

Paço, em 22 de junho de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalização dos caminhos de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 17 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 16 de abril ultimo, da transformação da ponte de Sacavem, ao kilometro 9,700 da linha ferrea de leste, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 26 de junho de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 25 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar os projectos, datados de 9 de fevereiro ultimo, dos viaductos da Carpinteira, Carge e Maçainhas, no primeiro lance da 3.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendido entre a Covilhã e a Portella das Escolladas, e apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 27 de junho de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalização dos caminhos de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 25 de junho findo da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar a planta cadastral da estação de Oeiras, no ramal de caminho de ferro do caes dos Soldados a Cascaes, datado de 7 de março ultimo, apresentada pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 3 de julho de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

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

A PARIS POR 5 LIBRAS

Perguntam-nos dois dos nossos assignantes se se repete o serviço economico de 2.ª classe de Lisboa a Paris por 5 libras.

Sabemos que a companhia portugueza já assim o propoz nas seguintes condições:

Preço:—o mesmo. Concessão de bagagens, idem.

Praço:—partida de Lisboa nos dias 20 a 24—partida de Madrid nos dias 25 ou 26, tendo assim, os que forem em 25, o descanso de um dia em Hendaya.

Sahida de Hendaya em 26; chegada a Paris em 27.

Permanencia em Paris, de 27 de manhã até 9 de agosto ás 4 horas e 40 minutos da tarde, hora a que se parte para Madrid, chegando ás 7 horas e 31 minutos da tarde de 11.

Estada em Madrid, á vontade do passageiro, até 16, ultimo dia em que se pode partir para Lisboa.

A permanencia é pois de 4 dias em Madrid, á ida, ou 3 em Madrid e 1 em Hendaya; 13 em Paris e 4 em Madrid, á volta.

A paragem em Hendaya não está ainda em definitivo.

TEMPORADA DE BANHOS

Começaram hontem a vigorar os novos bilhetes do serviço de banhos nas linhas de leste, norte, ramaes de Cáceres e Coimbra, Cintra, Torres, Figueira, Beira Alta, Minho, Douro e Povoia de Varzim.

Não podemos hoje dar na integra os preços e condições d'este serviço, o que faremos no proximo numero, limitando-nos por agora a fazer notar as vantagens e novas condições em que elle é estabelecido.

Além dos bilhetes que costuma haver sempre por este motivo, ha mais, este anno, bilhetes de ida e volta das estações de leste e norte para a Figueira por Alfa-

rellos, cintura ou Pampilhosa, banhos da Amieira, Caldas da Rainha, S. Martinho e Vallado.

Estes ultimos assim como os de Lisboa para Amieira e Figueira offerecem a novidade de serem validos para ida por Torres Vedras, e volta por Alfarellos ou vice-versa, realisando assim o passageiro uma perfeita viagem circulatoria nas linhas da nova e velha rede.

Além d'isso a companhia attendeu a uma necessidade do publico, manifestada já em repetidos pedidos nos annos anteriores.

Muitos eram os passageiros que, tomando d'estes bilhetes, desejavam parar nas estações intermedias.

No serviço do corrente anno essa faculdade é concedida a todos os passageiros, pagando estes apenas 500 réis por cada paragem que quizerem effectuar.

Este systema dá milhares de vantagens e combinações, como os leitores verão quando publicarmos o novo serviço ou mesmo dasde já, examinando com interesse o cartaz que já se acha publicado.

COMBOIOS ESPECIAES DENOMINADOS DE OPERARIOS

Com carruagens de 3.ª classe

A Companhia Real dos caminhos de ferro portuguezes, mais no intuito de chamar a concorrência ás suas linhas, do que mesmo pelo interesse que lhe produzem estes comboios com carruagens de 3.ª classe, mais conhecidos por comboios de operarios, estabeleceu a continuação dos mesmos a partir do mez actual, sendo os dias de partida: do Porto, aos sabbados de 6 e 20 de julho—3, 17 e 31 de agosto—14 e 28 de setembro—12 e 26 de outubro—9 e 23 de novembro—7 e 21 de dezembro—e de Lisboa aos domingos de 7 e 21 de julho—4 e 18 de agosto—1, 15 e 29 de setembro—13 e 27 de outubro—10 e 24 de novembro—8 e 22 de dezembro.

O horario continúa a ser: do Porto—partidas ás 5,10 da tarde, chegada a Lisboa ás 5,35 da manhã—e de Lisboa—partida ás 5,45 da tarde e chegada ao Porto ás 6,45 da manhã.

Os preços são os do costume.

NOVAS CARRUAGENS TRAMWAYS DA COMPANHIA DO NORTE DE FRANÇA

Do *Journal des Transports* transcrevemos o seguinte:

Esta companhia acaba de pôr em serviço um novo typo de carruagens destinadas a assegurar o serviço, tanto dos trens simples de passageiros nas linhas de segunda ordem, como tramways attrelados aos comboios de serviço ordinario nas grandes cidades da rede, como Lille, Roubaix, Tourcoing, Liège e principalmente Paris em combinação com os serviços de Paris a St. Denis, Paris a St. Ouen, Patin a St. Ouen e o que durante a epoca da exposição existirá entre a gare do Norte, St. Denis, St. Ouen e o Campo de Marte, não havendo trasbordo para os passageiros que se destinem á linha de cintura.

Os trens tramways, os primeiros dos quaes foram inaugurados em 1885, entre Lille, Roubaix e Tourcoing e nos arredores de Liège, são, como se sabe, trens mixtos simples, com uma ou duas carruagens, sem interposição de fourgon de choc, parando e desatrelando-se com muita mais rapidez que os trens ordinarios, e podendo por isso mesmo servir um maior numero de pontos intermedia entre as estações.

Estas carruagens não comportam, como as dos tramways ordinarios, das quaes são, por assim dizer, um aperfeiçoamento, senão dois empregados, o machinista e o conductor.

As carruagens que foram construídas para este effeito devem estar conformes com o programma seguinte entregue ao serviço do material da companhia do Norte:

1.º Ter um peso o menor possível por passageiro transportado, com o fim de reduzir ao minimum o peso do trem-tramway.

2.º Dar facil accesso e permanente ao conductor a toda a carruagem, e d'ahi para a machina.

3.º Permittir que o conductor circule facilmente por entre os passageiros, para dar os bilhetes e fazer a cobrança, e indicar aos mesmos, antes da paragem, o nome d'esta, afim de que os passageiros possam rapidamente preparar-se, agrupar-se e descer.

4.º Ter uma carruagem de grande capacidade, de maneira a permittir que o numero de logares offerecidos por classe corresponda ao de logares occupados, nas proporções seguintes:

8 a 10 % em 1.ª classe.
20 a 50 % » 2.ª »
e o resto » 3.ª »

5.º Dar a cada classe um accesso differente, facilitando ao mesmo tempo o accesso unico nos pontos de paragem intermedios não fechados, onde os passageiros sobem ou descem debaixo da vigilancia do conductor.

6.º Dispôr a carruagem de modo que se possa, quando necessario, reservar-se n'ella um compartimento para o serviço postal e outro para o de bagagens, para o caso em que, sendo o trem-tramway substituído por um de serviço ordinario, não deixe de cumprir as obrigações impostas a estes trens pelo transporte das ambulancias postaes, bagagens e recovas.

7.º Dar á carruagem, não obstante a sua grande capacidade, uma flexibilidade tal que lhe permitta passar as curvas de pequeno raio, cerca de 100 metros.

A carruagem é composta de tres corpos articulados, supportados cada um d'elles por um par de eixos, como se fossem tres carruagens independentes; mas, no interior, os tres corpos communicam-se entre si, não formando senão um só e mesmo vehiculo, contendo 102 logares e tendo, de mais, um compartimento para o serviço do correio, e um outro para o conductor, e quando necessario para as bagagens.

Quando este compartimento não é utilizado pelo correio ou para bagagens, a carruagem tem capacidade para 132 logares. Os 102 ou 132 logares decompõem-se em 12 de 1.ª, 20 de 2.ª e 70 ou 100 de 3.ª classe.

A carruagem tem 24 metros de comprimento, é servida por um corredor, ao centro do qual se sobe por tres plataformas lateraes, sendo as das extremidades munidas de uma balaustrada com uma porta ao centro, da qual deve fazer uso unicamente o conductor, para passar da carruagem para a machina;—a plataforma intermedia da 1.ª e 3.ª classes é fechada por duas portas de vidro, cada uma com duas meias portas, que se prestam por meio da elasticidade ás ondulações occasionadas pelas passagens nas curvas da linha.

O compartimento de cada classe é separado da classe immediata por uma porta de vidro. De noite a carruagem é illuminada por 13 lampadas, das quaes 10 estão distribuídas pelos compartimentos e as 3 restantes pelas plataformas.

Esta carruagem tem a faculdade de poder decompôr-se, dentro de alguns minutos, em tres corpos de 8^m a 8^m,50, dando-lhe estas dimensões facilidade d'entrada

em todas as officinas, quando necessaria qualquer reparação.

Tem tres freios, dois continuos ligados com a machina, um em vasio, outro por meio do ar comprimido e o terceiro á mão pelo conductor;—podendo, em consequencia, esta carruagem ser attrelada a todos os comboios de passageiros das linhas francezas.

Vê-se, pois, por esta descripção summaria que a carruagem tramway do caminho de ferro do Norte leva vantagem a todas as outras estabelecidas até ao presente, considerando-se uma feliz innovação. Além de ser muito simples, não tem o inconveniente de se cuidar de se fecharem as portinholas, dando mais accessos e sahidas que os omnibus e tramways, que teem duas, quando muito, quando esta tem seis accessos;—offerece muitos mais logares que os maiores tramways, sem ter o inconveniente das imperiaes que se despejam lentamente e são sempre perigosas;—a circulação é mais facil para os passageiros e para os empregados; é mais bem illuminada e tem, sobretudo de inverno, a vantagem sobre os outros carros similares de serem mais quentes;—enfim, a divisão por classes ahí está estabelecida como nas carruagens de caminhos de ferro.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Acaba de ser elaborado, em todas as suas partes, o programma do terceiro congresso de caminhos de ferro.

Divide-se em cinco secções, a saber:

- 1.ª Via e obras;
- 2.ª Tracção e material;
- 3.ª Exploração;
- 4.ª Ordem geral;
- 5.ª Caminho secundario.

Eis os capitulos da 4.ª secção:

I — *Caminhos de ferro e vias navegaveis.* — Situação respectiva, sob o ponto de vista dos impostos e encargos diversos que, nos differentes paizes da Europa, pesam sobre os transportes effectuados por qualquer d'esses systemas de comunicação.

II — *Relações internacionaes.* — Meios de as facilitar, no que diz respeito ao transporte de passageiros e respectivas bagagens.

III — *Premios ao pessoal.* — Meios de interessar os empregados nas economias realisadas nas despesas de exploração, e no augmento das receitas.

IV — *Instituições de previdencia.* — Instituições especiaes em favor dos empregados e operarios.

V — *Composição dos comboios de passageiros.* — Modo de formar estes comboios; numero de classes.

VI — *Informações technicas da 4.ª secção.* — Exame dos formularios de informações technicas a colher, para uma nova sessão do congresso, sobre:

A — *O valor convencional das diversas unidades de transporte.* — Valor comparativo das unidades empregadas na contabilidade e estatistica dos transportes pelas diversas administrações de caminhos de ferro;

B — *O preço de custo das unidades de transporte;*

C — *O coefficiente de exploração.* — Classificação das receitas e despesas.

EXPOSIÇÃO DE PARIS

Os meios de transporte. — As Companhias d'Oeste, e de Cintura, teem organizado um comboio supplementar que parte do Campo de Marte ás 11 horas e 20 minutos da noite. Um grande numero de visitantes da Exposição queixava-se da falta de comboios

para o regresso, pois que, com effeito, até então o ultimo trem com destino á *gare* de S. Lazaro partia ás 10 horas e 50 minutos da noite, isto é, uma hora antes de fechar a Exposição.

Pelo seu lado, a Companhia geral dos omnibus, que ainda não inaugurára nenhuma das novas linhas que se comprometteu o estabelecer durante a Exposição, decidiu-se comtudo a explorar a linha de tracção mechanica da Praça do Trocadero á *gare* do Trocadero-Cintura.

As carruagens especiaes, empregadas n'este novo serviço, conteem respectivamente 41 ou 63 logares, segundo são auto-moveis ou independentes de motor. O preço dos logares é fixado uniformemente em 0,75, interior ou imperiaes, não havendo bilhetes de correspondencia.

O tramway da Bastilha á Camara dos Deputados modificou o seu itinerario, e chega até a porta Rapp, passando pela ponte Solferino e pela de Alma.

Os ascensores da torre Eiffel.—Desde o fim de maio que está aberto ao publico o ascensor Roux et Combaluzia, estabelecido no pilar Este (base n.º 2), o que não tem contribuido pouco para augmentar o numero dos ascensionistas. Com effeito, logo no primeiro dia, contaram-se 12:000 visitantes que subiram á primeira plata-fórma, dos quaes 7:000 subiram tambem a pé á plata-fórma, situada 115^m,93 acima da primeira.

LINHAS PORTUGUEZAS

Novo material.—Partiu para Allemanha o nosso distincto collaborador o sr. engenheiro Luiz de Albuquerque d'Orey, sub-chefe da tracção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, afim de fiscalisar a construcção das locomotivas e de um vapor encommendado para o serviço d'aquella rêde.

Para a mesma foi tambem auctorizada uma verba extraordinaria, para a compra de material de passageiros.

Linha ferrea urbana.—Teem tido bastante desenvolvimento os trabalhos da linha ferrea que deve ligar a estação de Campanhã com a central em S. Bento.

Do lado das Fontainhas são muitos os serviços realizados, mas do lado de S. Bento a perfuração do tunel depende da conclusão do processo judicial de expropriação na cêrca do convento.

Pela ultima vistoria os peritos arbitraram em réis 18:000,000 a indemnisação devida pelo terreno comprehendido entre o fundo do edificio e os terrenos da Batalha.

Esta área mede 5:000 e tantos metros quadrados.

Zambezia.—Terminaram os estudos do traçado do caminho de ferro da Zambezia, tendo recolhido já toda a expedição. Está-se actualmente procedendo ás sondagens do rio dos Bons-Signaes, devendo logo depois regressar a Lisboa o distincto engenheiro sr. Moraes Sarmento, onde virá apresentar ao sr. ministro da marinha o resultado dos seus importantes estudos.

Atravez dos Pyreneus.—Sob proposta do sr. Isac, relator, o Senado acaba de enviar aos ministros dos negocios estrangeiros e obras publicas uma petição assignada por grande numero de habitantes, conselheiros municipaes, conselheiros de districto, conselheiros geraes e proprietarios das communas districtaes de Saint-Girons (Ariège), na qual requerem ao parlamento a ratificação da convenção internacional passada, em 31 de fevereiro de 1885, entre a França e

Hespanha, em vista do estabelecimento do caminho de ferro transpyreneano passando pela sua região, e de perfuração dos Pyreneus pelo valle de Salat, d'um lado, e por Canfranc do outro.

De Mossamedes a Chella.—O illustre engenheiro, sr. Joaquim José Machado, já apresentou no ministerio da marinha os estudos do ante-projecto d'este importantissimo caminho de ferro.

LINHAS HESPAÑOLAS

Novo horario da Companhia de Orense a Vigo.—Recebemos um bem impresso folheto contendo o novo horario d'aquellas linhas e das de Monforte, pontevedra, etc., preços dos bilhetes simples e de ida e volta entre as principaes estações da Galliza e Portuguezas, Madrid (temporada de banhos) viagens circulatorias, etc.

Agradecemos o envio.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Horarios illustrados.—Do bem dirigido *Bureau de renseignements suisses*, de Zurich, recebemos dois lindos cartazes illustrados annunciando os horarios de verão das linhas suissas, o serviço dos comboios ascensores d'aquellas pittorescas montanhas, os hoteis e outras muitas commodidades que aquella cidade offerece aos *tourists*.

Realmente, vendo tão esplendidos panoramas, sente-se o desejo de visitar aquella bello paiz, ao qual o escriptorio de Zurich presta um bom serviço propagando no estrangeiro o conhecimento dos attractivos que ali chamam os viajantes e dando a estes todos os esclarecimentos de que necessitem nas suas viagens por aquellas bellas montanhas.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Tendo a assembléa geral de 26 de junho ultimo fixado o dividendo de 30 francos ou 53\$400 réis por acção, relativo ao exercicio de 1888, e tendo já sido pagos 15 francos ou 2\$700 réis em 2 de janeiro do corrente anno, são prevenidos os srs. accionistas de que o saldo de 15 francos será pago a contar do dia 4 de julho do corrente anno, em troca do coupon n.º 55.

Este pagamento realizar-se-ha:

Em Lisboa na sede da Companhia.

Em Paris na Société Générale du Crédit Industriel et Commercial, rue de la Victoire, 72, e no Crédit Lyonnais, Boulevard des Italiens, 19.

Em Londres em casa dos srs. Glyn Mills Currie & C.º ao cambio do dia.

Em Lyon na Société Lyonnaise de Dépôts et de comptes courants et de Crédit Industriel, palais Saint Pierre.

Em Bruxellas e Genova nas succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

Os coupons pagos em Lisboa são sujeitos ao imposto de rendimento.

Lisboa, 2 de julho de 1889.

O ADMINISTRADOR DELEGADO
Fontes Ganhado

MALA REAL PORTUGUEZA

São prevenidos os srs possuidores de obrigações d'esta Parceria de que no dia 1 de julho proximo futuro e dias seguintes não santificados das 11 horas da manhã, ás 3 da tarde, será pago na sede, rua Aurea, 127, 1.º e no Porto na Nova Companhia Utilidade Publica, o juro vencido no 1.º do corrente anno.

COMPANHIA AFRICANA

Não se tendo reunido, em numero sufficiente de accionistas, a assembléa geral extraordinaria convocada para 28, é novamente convocada nova assembléa geral ordinaria e extraordinaria, para o dia 15 de julho pela 1 hora da tarde na sede da companhia, travessa dos Remolares, n.º 10, 1.º Nesta reunião as deliberações serão tomadas seja qual for o numero d'accionistas presentes.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Na conformidade do artigo 8.º e seus §§ dos estatutos são convidados os srs. accionistas a effectuarem o pagamento da 8.ª prestação de 10 % sobre o capital nominal das suas acções, ou réis 10\$000 por acção.

Este pagamento deverá effectuar-se no escriptorio d'esta Companhia, em Santo Amaro, nos dias 12 a 17 de agosto proximo futuro do meio dia ás 3 horas da tarde, e poderá ser effectuado desde já.

Lisboa, 8 de julho de 1889.

Pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa

OS DIRECTORES

Antonio José Alves de Castro.

Zofino Consiglieri Pedroso.

Por determinação do Ex.º Sr. Presidente da Assembléa Geral d'esta Companhia e na conformidade dos estatutos é convocada a Assembléa Geral ordinaria da mesma Companhia para o dia 29 do corrente pelas 8 horas da noite no seu escriptorio em Santo Amaro, afim de proceder á eleição dos seguintes cargos na conformidade dos novos estatutos.

Meza da Assembléa Geral

- 1 Vice-presidente.
- 2 Vice-secretarios.
- 5 Membros para a commissão de verificação de poderes.
- 3 Directores substitutos.
- 3 Membros effectivos do conselho fiscal.
- 3 Membros substitutos do mesmo conselho.

Escriptorio da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, em 10 de julho de 1889.

O SECRETARIO DA MEZA DA ASSEMBLÉA GERAL

Candido Augusto da Silva Saturnino.

BANCO LUSITANO

O dividendo do 1.º semestre de 1889 de 2 1/2 %, ou 2\$000 réis por acção, livre d'imposto de rendimento, começou a pagar-se em 2 de julho das 10 horas da manhã ás 2 da tarde, continuando nos dias seguintes.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO

PORTUGUEZES

OBRIGAÇÕES DE 3 %

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 3 % d'esta companhia de que o coupon n.º 57, com vencimento no dia 1 de julho de 1889, será pago d'esse dia na razão de 7 francos e 24 centesimos livre de impostos em França e sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

OBRIGAÇÕES DE 4 %

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 4 % d'esta companhia de que o coupon n.º 4, com vencimento do dia 1 de julho de 1889, será pago desde esse dia na razão de 9 francos e 65 centesimos livre de impostos em França e sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Estes pagamentos effectuar-se-hão:

Em Lisboa—na sede da companhia;

Em Paris—na Société générale de Crédit Industriel et Commercial, 72 rue de la Victoire, e no Crédit Lyonnais, Boulevard des Italiens 19;

Em Londres—em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & Co. ao cambio do dia.

Em Lyon—na Société Lyonnaise de Dépôts et Comptes Courants et de Crédit Industriel, Palais S.º Pierre.

Em Bruxellas e Genova—nas caixas succursaes do banco de Paris e dos Paizes Baixos.

O coupon n.º 4 das obrigações de 4 % é igualmente pago em Paris, na sede do banco de Paris e dos Paizes Baixos, rue d'Antin, 3.

Lisboa, 21 de junho de 1889.

O ADMINISTRADOR DELEGADO

Fontes Ganhado.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 10 de junho de 1889.

As liquidações do fim de junho, em Londres e Paris, foram bastante difficeis, tendo havido desastres de alguma importancia, sobretudo na primeira das duas bolsas indicadas, registrando-se a fuga de dois intermediarios.

O que tornou mais difficeis as liquidações foi o crerem os altistas que a reacção dos ultimos dias de junho era passageira e não tratarem portanto de alliviar as suas posições, tanto mais arriscadas que o descoberto diminuira muito—quasi que desaparecera—e e que a grande maioria dos compradores da ultima hora, que jogaram na alta com a mira em lucro facil que esperavam da affluencia ao mercado dos capitales para emprego em occasiões

de pagamento de coupons, não offereciam bastante superficie de resistencia, quando o mercado não correspondesse ás suas esperanças.

Ora foi o que succedeu por mal d'elles. A guerra financeira da Allemanha contra a Russia recomeçou em Berlim e mais praças allemãs, a proposito da nova conversão de obrigações de 5 % e emprestimo correspondente emitido de 2 a 8 do corrente.

A baixa dos fundos repercutiu-se nos demais valores, sendo a bolsa de Paris a que pela circumstancia acima apontada e tambem por ser presentemente o principal mercado da divida russa, a que mais se impressionou.

E como a politica interna continue a apresentar-se em situação pouco lisongeira, a renda tem soffrido depressão notavel que se accentua de dia para dia, exactamente na epoca em que seria de esperar o contrario.

A especulação na baixa parece ter afinal conseguido desferrar-se de prejuizos em successivas liquidaciones, tendo sido na ultima implacavelmente perseguidos os altistas que tiveram de pagar reportes carissimos os que puderam aguentar-se.

A guerra financeira da Allemanha contra a Russia não foi a unica que os ultimos dez dias viram declarada. Em Londres, o grupo financeiro interessado no caminho de ferro de Lourenço Marques, de que o governo portuguez tomou posse, em virtude da falta do cumprimento das condições do contracto com a companhia, promoveu a baixa de nosso externo, de que Londres é ainda o principal mercado.

A attitudo firme e correcta do governo portuguez, tendo, porém, por seu lado a approvação da opinião publica europeia, como o demonstra a linguagem dos órgãos mais considerados da imprensa de todos os paizes, influirá de certo para que a baixa tenha limitada duração.

As ultimas estações já representam uma alta de um ponto sobre as mais baixas do corrente mez. Por outro lado ordens avultadas de compra não tem sido executadas. O mercado de fundos portuguezes, sendo hoje muito mais largo, em virtude da abertura das praças allemãs á nossa divida desde 1886, colloca-nos ao abrigo de surpresas e conluio que n'outras eras eram mais facéis de levar a effeito, e que se tornam tanto mais difficeis hoje que a nossa divida consolidada externa tem diminuido com as successivas conversões em titulos de 5 % e 4 1/2 % desde aquelle mesmo anno de 1886.

Além d'esta circumstancia, o total da nossa divida externa é, em absoluto, pouco avultado e como offerece boa garantia e bom juro é de crer que a guerra ao nosso credito se converta em avultado prejuizo para quem a move.

O nosso mercado interno não se deixou influenciar pela depressão dos fundos em Londres. Ao contrario a firmeza dos diversos valores tem sido notavel, e tanto mais que lá fóra as tendencias geraes são frouxas.

A favoravel posição do mercado financeiro não se denuncia só em relação aos fundos do estado, consolidados e amortisaveis. Todos os demais valores, especialmente as obrigações predias e outras, estão muito procuradas, continuando as conversões dos titulos de 5 % em outros de 4 1/2 %, a ser coroadas do melhor exito. Começa tambem o typo de 4 1/2 % a merecer a preferencia para novas emissões.

O Credito Predial vae proceder á emissão de titulos de 4 %, visto o favor com que é acolhido o papel amortisavel d'este estabelecimento, ter elevado as cotações de 4 1/2 %, bastante acima do par.

Estão annunciados mais os seguintes dividendos de bancos da praça, em relação ao 1.º semestre de 1889:

Lusitano 2 1/2 %

Commercial 2 1/2 %

Povo 2 1/2 %

Os annuncios d'estes dividendos tem causado tanta melhor impressão que o juro continua baixo para as transacções propriamente bancarias, e não resta duvida de que o exercicio corrente será bastante favoravel á industria bancaria.

O que deixamos dito em relação ao mercado financeiro dá claro indicio da desafogada situação do mercado de disponibilidades que se conserva abundantemente supprido, regulando o juro de 3 1/2 a 5 1/2 % para bom papel até tres mezes de prazo e para reportes de valores de confiança.

A situação cambial mantém-se excellente. Apesar do vencimento do semestre, das despesas anormaes de portuguezes fóra do paiz com a Exposição de Paris, a procura de cambiação tem sido facilmente supprida. O cambio do Rio continua a 27.

No estrangeiro a pressão do vencimento do semestre pôde dizer-se passada. O ouro da America continua a affluir á Europa, aproveitando largamente com o facto as reservas d'ouro do banco de França, que continuam a augmentar em larga escala para o que concorrem ainda outras circumstancias indicadas no boletim anterior.

A drenagem d'ouro para França continua a obstar á redução da taxa do banco de Inglaterra que se sustenta a 2 1/2 %, bem como a 3 % do banco de França.

B. dos Santos.

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

BOLSAS	TITULOS	DIAS												
		1	2	3	4	5	6	8	9	10	—	—	—	—
Lisboa ..	Ações C. ^{as} de Ferro Portuguezes	—	—	112.000	—	112.000	112.000	—	112.000	112.000	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa	—	—	—	—	—	—	71.000	71.000	71.000	—	—	—	—
	» Ascensores	—	71.500	70.500	—	—	71.000	—	—	72.500	—	—	—	—
	Obrig. C. ^{as} de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	85.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	86.700	86.700	86.600	86.700	—	87.700	—	—	87.000	—	—	—	—
Paris ...	Ações C. ^{as} de Ferro Portuguezes	645	—	—	645	647,50	—	—	—	610	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	220	220	—	—	—	245	240	—	—	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha	410	405	405	403	393	—	—	—	392	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	306,25	306,25	306,25	303,75	298,75	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	375	375	375	380	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes	365,50	365	365	365	363	360,25	342	360	360	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	—	343,50	343,50	—	—	343,50	343	346,50	—	—	—	—	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	386	—	—	382	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	500	500	500	500	500	500	500	500	—	—	—	—	—
Londres ..	Obrig. C. de F. Atravez Africa	98,50	98,50	98,50	98,50	98,50	98,50	97,50	97	96	—	—	—	—
Amsterd ..	Obrig. C. de F. Atravez Africa	98	97,25	97,37	97,50	97,75	97,91	97,62	97,94	—	—	—	—	—
Bruxellas ..	Obrig. C. de F. Atravez Africa	97,50	97,50	97,50	96,50	96,50	96,50	96,50	96,50	—	—	—	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS		PERIODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
			1889			1888			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE	
			KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	1889	1888	1889	1888
PORTUGAL												
Companhia Real	de 2			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
	18 24 Junho	380	54.700:000	94:310	380	54.010:000	88:000	4.217.100:000	4.158.300:000	89.100:000	-	
	Antiga rede (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	18 24 Junho	82	8.777:000	107:036	82	7.777:000	94:844	430.169:000	407.208:380	22.960:620	-	
Nova rede não garant. (2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	18 24 Junho	168	5.630:000	33:541	97	3.542:000	36:206	76.998:000	38.564:140	38.433:860	-	
" " garantida (3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	4 10 Junho	364	40.364:490	28:710	364	40.343:420	28:656	238.450:075	244.296:565	27.453:510	-	
Sul e Sueste	4 17 " "	"	44.226:870	32:099	"	44.414:440	30:788	249.676:943	222.444:005	27.265:940	-	
Minho e Douro	4 10 Junho	353	48.270:420	54:737	349	44.654:297	42:476	354.728.644	324.924:550	26.804:094	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Guimarães	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
HESPANHA												
Norte de Hespanha	18 24 Junho	2776	4.338:645	482	2776	4.244:458	447	30.732:674	27.455:544	3.597:430	-	
	25 1 Julho	"	4.307:246	470	"	4.246:934	449	32.059:891	28.402:478	3.657:443	-	
Madrid-Zaragoza-Alicante	18 24 Junho	2672	4.056:419	495	2672	4.037:634	388	24.582:523	23.762:240	820:283	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Andaluzes	4 10 Junho	793	250:644	346	793	208:327	262	5.693:272	4.866:973	826:299	-	
	4 17 " "	"	238:589	300	"	203:842	237	5.931:861	5.070:846	861:045	-	
Almansa-Valença-Tarragona	24 31 Maio	393	323:234	822	393	357:460	909	4.449:767	4.352:965	66:802	-	
	4 10 Junho	"	296:267	733	"	309:232	786	4.746:034	4.662:497	53:837	-	
Madrid-Caceres Portugal	18 24 Junho	429	64:949	444	429	64:459	442	4.498:346	4.393:365	404:984	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

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

CABO ARGENTINO À EUROPA

Encontramos em o nosso collega de Buenos Ayres *El Ingeniero Civil* a noticia do importante projecto feito pelos srs. Emilio Bieckert e Comp.^a para o estabelecimento de um cabo submarino ligando aquella capital e todo o paiz de La Plata com a Europa, e tendo o seu ponto de apoio em Lisboa.

Na proposta feita ao governo argentino fixam-se as seguintes bases:

O cabo unirá directamente Buenos Ayres com Lisboa, tendo unicamente duas estações de transito: S. Vicente e Tenerife.

Os despachos considerados no paiz como officiaes segundo a lei, serão transmittidos gratuitamente.

As tarifas serão fixadas de accordo com o poder executivo, que, a todo o tempo, terá o direito de fiscalisar o serviço, em conformidade com as leis vigentes.

O cabo comunicará com a linha telegraphica nacional, cujas estações de recepção estarão também habilitadas para receber e transmittir os despachos á Europa, mediante uma tarifa convencional que se determinará opportunamente.

Os serviços para a imprensa pagarão uma tarifa inferior á ordinaria.

A nação garantirá pelo espaço de 20 annos o interesse de 5 % sobre o capital a empregar-se, até á somma de 11 milhões de pesos, moeda nacional.

Aos 99 annos o cabo e todos os seus accessorios passarão a propriedade do governo.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Relatorio do conselho de administração apresentado á assembléa geral de 26 de junho de 1889.

CAPITULO I — EXPOSIÇÃO GERAL

Resultado da exploração no exercicio de 1888

(Continuado do n.º 34)

Os numeros seguintes demonstram claramente as vantagens do contracto de 22 de outubro de 1885, sobre o de 14 de novembro de 1880.

Annos	Importancias que deveriam ser pagas segundo o contracto de 14 de novembro de 1880	Encargos para a Companhia segundo o contracto de 22 de outubro de 1885	Differenças
1885.....	440:668\$967	401:654\$889	39:014\$078
1886.....	386:142\$588	280:078\$065	106:064\$523
1887.....	364:300\$412	290:581\$493	73:718\$919
1888.....	361:126\$287	303:071\$068	58:055\$219

As verbas importantes que acabamos de apresentar devemos ainda juntar que antes de 1885 a nossa Companhia pagava á Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal 27:000\$000 réis com a participação das despesas do comboio internacional, e que da parte da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal não havia necessidade de dar ao trafego da linha desenvolvimento, visto estar garantido o seu producto bruto.

Ha por conseguinte vantagens importantissimas para a nossa Companhia no contracto feito pela actual administração com a Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal, e muito maiores ellas seriam se a Sociedade Geral dos phosphatos não tivesse, pelos motivos que em outros relatorios temos apresentado, cessado quasi completamente os transportes dos seus minerios.

Com effeito, comparando os transportes de phosphatos em 1884 e em 1888, vê-se que n'este ultimo anno se transportaram 4:757T, produzindo uma receita de réis 3:572\$807 para a linha de Madrid-Caceres-Portugal, entretanto que, em 1884, o transporte foi de 45:248T com uma receita de réis 69:296\$313, o que dá uma diminuição de receitas de réis 65:723\$576, que viriam attenuar o deficit das linhas de Madrid-Caceres-Portugal, se a crise agricola e a concorrência dos phosphatos americanos nos mercados inglezes não tivesse impedido a Sociedade Geral dos Phosphatos do cumprimento dos contractos de 21 de julho de 1877 e 12 de novembro de 1885.

Entretanto, os resultados da exploração das linhas portugue-

zas teem tido um tal augmento desde 1886, que a vossa Companhia, apesar de nas suas linhas também ter perdido o rendimento correspondente aos transportes dos phosphatos, tem podido tirar do seu producto, liquido de encargos e despesas de exploração, a verba necessaria para fazer face annualmente ao deficit dos productos das linhas de Madrid-Caceres-Portugal, dando aos seus accionistas o dividendo de réis 5\$400 ou 6 % do capital nominal nas suas acções, tratando ao mesmo tempo de melhorar os seus serviços de exploração, de modo a que elles correspondam aos executados nos paizes mais adiantados.

Effectivamente o vosso Conselho de Administração tem desde 1886 melhorado consideravelmente o serviço de exploração, dando ao publico vantagens importantes na facilidade de transportes tanto de passageiros como de mercadorias.

Para facilitar o serviço de passageiros, estabelecemos além dos comboios que estavam em vigor, a que augmentámos a velocidade de marcha, serviços rapidos entre Lisboa e Porto e entre Lisboa e Madrid, e serviços especiaes de comboios nos arrabaldes das duas principaes cidades Lisboa e Porto.

O serviço rapido entre Lisboa e Porto, feito no anno findo unicamente com carruagens de 1.ª classe e sendo no presente exercicio feito com carruagens de 1.ª e 2.ª classe a partir de junho, reduz o trajecto entre aquellas duas cidades a 8 horas, quando pelos outros comboios se gastavam 10 h. e 30' nos correios, e 13 horas nos mixtos.

A velocidade média effectiva da marcha d'estes comboios é de 57 kilometros por hora.

O serviço rapido entre Madrid e Lisboa é feito duas vezes por semana, formando estes comboios parte do Sud-Express entre Paris e Lisboa; o trajecto entre Lisboa e Madrid é reduzido a 16 horas e 45'. O numero de passageiros transportados n'este comboio em carruagens da Companhia dos Wagons-lits foi no exercicio de 1888 de 2:171 passageiros, sendo 918 ascendentes e 1:253 descendentes. A média de passageiros por comboio foi de 10,3 lugares occupados.

Este movimento vae-se desenvolvendo de um modo importante, estando já estabelecidas correspondencias entre as carreiras de vapores para a Africa e America do Sul e transportando-se pelo Sud Express as mallas do correio de Inglaterra e França para a America e Africa austral, por adiantarem de um dia sobre o serviço dos paquetes, que tocam no porto de Lisboa provenientes dos portos de Inglaterra.

A diminuição do tempo de viagem entre Lisboa e Madrid, seguindo por estes comboios, é de 5 h. e 45' approximadamente nos dois sentidos.

Para o serviço nos arrabaldes, estabelecemos entre Lisboa e Santarem na extensão de 75 kilometros, além dos comboios ordinarios e que seguem para os extremos das linhas, mais dois comboios diarios de ida e volta; e entre o Porto e Aveiro na extensão de 64 kilometros igual numero de comboios foram estabelecidos para o serviço das praias. O numero de kilometros de trem nas linhas de Leste e Norte foi em 1884 de 1.524:459 kilometros e em 1888 de 1.946:860 kilometros.

Relativamente ás mercadorias, afim de facilitar os transportes, fez o nosso serviço de exploração uma revisão completa de todas as tarifas especiaes, de pequena velocidade, dando vantagens nos preços das materias primas de consumo e industria, diminuindo os prazos de transporte que estavam em vigor. Estas tarifas, que, estamos convencidos, ainda virão desenvolver mais o trafego das linhas de Leste e Norte, servirão muito especialmente a crear e desenvolver de um modo rapido, o trafego das novas linhas que estão em exploração no presente exercicio.

O trafego das linhas de Leste e Norte tem tido, comparando os annos de 1884 e 1888, os augmentos seguintes:

Nas receitas de exploração
réis 329:705\$989 correspondendo 14,8 %
Nas receitas liquidas réis... 166:428\$896 " 10,8 %
A proporção das despesas para as receitas foi em 1884 de 30,86 %, e em 1888 de 30,12.

O movimento de passageiros foi em 1884 de 1.000:920 com um producto de réis 697:100\$651, dando uma receita média por passageiro de 966,21 réis; em 1888 foi de 1.482:127 passageiros com um producto de réis 1.160:728\$372, dando uma receita média por passageiro de réis 783,15. O augmento é de 48,10 % no numero de passageiros, de 20,02 % nos productos.

O movimento de mercadorias de pequena velocidade foi em 1884 de 420:644T com um producto de réis 1.065:654\$439, correspondendo a uma média de 2\$533 réis por tonelada; em 1888 tivemos 520:325T com um producto de réis 1.168:231\$755, correspondendo a réis 2\$245 por tonelada. O augmento é de 23,69 % nas quantidades, e de 9,62 % nos productos; notando ainda que em 1884 foram transportados 45:248T de phosphato de cal, e que em 1888 se transportaram apenas 4:757T.

Ao melhoramento do serviço dos comboios, que tem sido feito com um augmento de despesa proporcional ao da receita, pois que

a percentagem das despesas de exploração para as receitas nas linhas principais da rede é approximadamente a mesma nos annos de 1888 e 1884, devemos juntar que a conservação das nossas linhas tem sido mantida com o maior cuidado e de modo que, tendo augmentado as velocidades dos comboios, não temos tido o menor accidente devido a este serviço, e que o material circulante está em bom estado de conservação, tendo-se n'elle introduzido melhoramentos importantes e adoptado freios automaticos com os quaes se faz já o serviço nos comboios rapidos e correios.

As considerações que acabamos de vos apresentar o mais resumidamente possível, sobre o serviço da exploração, teem por fim chamar a vossa attenção sobre os melhoramentos que temos introduzido na parte mais importante do trabalho da nossa administração e ao mesmo tempo mostrar-vos que tratando de melhorar os nossos serviços de modo a dar ao publico vantagens importantes, como facilidade e rapidez de transportes, as nossas receitas liquidas não teem diminuido, e os valores dos nossos titulos egualmente teem augmentado.

O mappa seguinte da cotação das nossas acções e obrigações na bolsa de Paris e nas epochas n'elle indicadas demonstra mais claramente o augmento de valor que vão tendo os titulos da Companhia:

ACÇÕES						
Cotação das acções na bolsa de Paris em						
Datas	1884	1885	1886	1887	1888	1889
31 de janeiro.....	495	573	406,25	515	635	630
28 de fevereiro...	490	543	407,50	528,75	630	630
31 de março.....	490	620	425	537,50	630	630
30 de abril.....	487,50	505	420	572,50	645	650
31 de maio.....	505	502	413,75	615	650	—
30 de junho.....	540	558	422,50	610	640	—
31 de julho.....	550	490	465	625,5	640	—
31 de agosto.....	530	508	470	657,5	645	—
30 de setembro...	495	468	472,60	660	645	—
31 de outubro....	532,5	451	560	648,75	630	—
30 de novembro...	540	469	571,25	630	640	—
31 de dezembro...	540	437	560	636,25	640	—

OBRIGAÇÕES

Data	Cotação das obrigações na bolsa de Paris									
	3 0/0					4 0/0				
	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1887	1888	1889	Cotação das obrigações de 4 1/2 0/0 na bolsa de Berlim
31 de Janeiro.....	Fr. 316,75	307,00	297,50	324,00	344,25	355,00	Fr. 316,75	324,00	344,25	101,80
28 de Fevereiro....	317,50	315,00	296,00	324,00	344,00	358,75	323,00	324,00	344,00	101,80
31 de Março.....	317,00	306,00	299,25	329,25	342,00	358,50	324,00	324,00	342,00	102,30
30 de Abril.....	318,50	310,00	299,50	338,00	355,00	365,00	324,00	324,00	355,00	102,30
31 de Maio.....	320,00	314,00	305,00	344,00	357,50	—	324,00	324,00	357,50	102,70
30 de Junho.....	318,75	316,50	312,50	340,00	359,00	—	324,00	324,00	359,00	—
31 de Julho.....	317,00	305,50	319,00	332,00	354,75	—	324,00	324,00	354,75	—
31 de Agosto.....	315,00	307,00	315,00	337,50	358,00	—	324,00	324,00	358,00	—
30 de Setembro....	305,00	300,00	319,75	332,50	355,00	—	324,00	324,00	355,00	—
31 de Outubro....	307,50	296,25	322,50	336,00	346,00	—	324,00	324,00	346,00	—
30 de Novembro...	300,50	295,00	335,50	338,00	358,00	—	324,00	324,00	358,00	—
31 de Dezembro...	302,50	296,00	335,00	345,00	360,00	—	324,00	324,00	360,00	—

Situação financeira

As despesas levadas á conta «Estabelecimento» até 31 de dezembro de 1888 são :

Designação	Construção e gastos geraes	Material circulante	Total
LINHAS EM EXPLORAÇÃO			
Linha de Leste e Norte.....	19.745.309,567	815.582,220	20.560.891,787
Ramal de Cáceres.....	1.358.823,545	219.947,501	1.578.770,548
Ramal de Coimbra.....	110.399,573	—	110.399,573
Linha de Lisboa Cintra e Torres Vedras.....	3.779.541,532	166.743,559	3.946.255,191
LINHAS EM CONSTRUÇÃO			
Linha de Torres Vedras a Figueira e Alfaiellos.....	4.989.324,576	360.627,887	5.349.952,566
Beira Baixa.....	4.013.072,516	—	4.013.072,516
Ramal de Santa Apolonia a Bemfica.....	424.102,529	—	424.102,529
Linha Urbana.....	2.476.815,875	—	2.476.815,875
Linha de Cascaes e obras do Tejo.....	1.150.156,593	—	1.150.156,593
ESTUDOS DE NOVAS LINHAS			
Linhas a classificar.....	6.513,527	—	6.513,527
Totales.....	38.054.059,683	1.562.870,667	39.616.930,350

Os recursos realisados até 31 de dezembro de 1888

montam á somma de réis.....	44.193.099,454
Deduzindo a somma dispendida em diversas construcções segundo a conta «Estabelecimento» até á mesma data.....	39.616.930,350
O excedente do capital sobre as despesas «Estabelecimento» é portanto réis.....	4.576.169,104

O capital realisado pelos seguintes titulos :

70:000 acções de 90,000 que produziram.....	6.300.000,000
522:247 obrigações de 3 0/0 do valor nominal de rs. 90,000 que produziram.....	22.738.418,954
99:800 obrigações de 4 0/0 do valor nominal de rs. 90,000 que produziram.....	7.497.000,000
95:000 obrigações de 4 1/2 do valor nominal de rs. 90,000 que produziram.....	7.690.500,000
Subvenção recebida do Governo Portuguez para a construcção do ramal de Coimbra.....	39.180,500
Producto da venda de terrenos no ramal de Cascaes, applicado á amortisação de 200 obrigações de 4 0/0.....	18.000,000
Total egual.....	44.193.099,454

Os encargos para juro e amortisação de obrigações no presente exercicio, deduzidos os juros produzidos pelos capitales disponiveis foram de réis

2.037.152,469

cuja divisão foi feita do modo seguinte :

A conta da exploração

Encargo correspondente ao custo das linhas em exploração, deduzido o capital, acções, e a differença entre os prejuizos com a exploração das linhas de Madrid a Cáceres e a Portugal e a respectiva reserva.....	1.301.159,866
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

À conta estabelecimento

Encargo correspondente ao custo das linhas em construção, dos estudos de novas linhas a classificar e do excedente do capital para construções.....	735:992#603
Total igual.....	2.037:152#469

Para amortização das obrigações, comprehendida nos encargos d'este exercício, fizeram se sorteios em 22 de março, 11 d'outubro e 22 de dezembro de 1888.

As obrigações sorteadas foram :

2:076 títulos de 1 obrigação de 3 %.....	186:840#000
181 " de 1 " de 4 %.....	16:290#000
55 " de 1 " de 4 1/2 %.....	4:950#000
10 " de 5 obrigações de 4 ".....	4:500#000
Total da amortização de obrigações.....	212:580#000

O reembolso das obrigações de 3 % sorteadas em 22 de dezembro de 1888 começou a fazer-se a 2 de janeiro de 1889.

O reembolso das obrigações de 4 % começou no 1.º de julho de 1888 para as 90 sorteadas em 22 de março do mesmo anno; e em 2 de janeiro de 1889, para as 91 sorteadas em 22 de dezembro de 1888.

O reembolso das obrigações de 4 1/2 % começou no 1.º de julho de 1888 para os 32 títulos sorteados em 22 de março do mesmo anno e em 2 de janeiro de 1889 para os 32 títulos sorteados em 11 de outubro de 1888.

Os numeros das obrigações sorteadas constam das 5 listas que vão juntas a este relatório.

A situação das obrigações em 31 de dezembro de 1888 é como segue :

Obrigações de 3 %

Emitidas	575:000
Amortisadas :	
Antes de serem postas em circulação.....	5:534
Por sorteios.....	29:129
Retiradas da circulação e devidamente cancelladas.....	47:219
Ficam por amortisar.....	81:882
	493:118

Obrigações de 4 %

Emitidas	100:000
Amortisadas :	
Por sorteios.....	269
Por compra com o producto da venda de terrenos no ramal de Cascaes.....	200
Ficam para amortisar.....	469
	89:531

Obrigações de 4 1/2 %

	De 450\$000	De 90\$000
Emitidas	9:000	50:000
Amortisadas por sorteios.....	19	110
Ficam para amortisar.....	8:981	49:890

O reembolso das obrigações amortisadas por sorteios representa o capital de réis 2.664:270#000.

A situação das acções em 31 de dezembro de 1888 é a seguinte :

Acções liberadas.....	70:000
Amortisadas por sorteios.....	643
Ficam para amortisar.....	69:357

O reembolso das acções sorteadas representa o capital de réis 57:870#000.

O sorteio de 28 acções correspondente ao exercício de 1888 teve lugar em 27 de dezembro do mesmo anno, e o reembolso d'estes títulos começou em 2 de janeiro de 1889.

Os impostos em França e Portugal a cargo da Companhia, relativos ás acções e correspondentes ao exercício de 1888, — mostram a somma de 34:131#857 réis, ou seja :

Imposto em França.....	9:234#130
Imposto em Portugal.....	24:897#827
Total igual.....	34:131#857

Situação geral das contas

Do mappa respectivo se vê que o saldo credor é de réis.....	7.733:459#933
-------------------------------------------------------------	---------------

e que segundo os livros da Companhia se acha representado como se segue :

Caixa da delegação em Paris e banqueiros no estrangeiro	1.004:989#977
Caixa e Banco em Lisboa.....	2.417:079#049
Deposito no Ministerio da Fazenda.....	3.192:179#540
Titulos de credito em carteira.....	1.119:211#367
Somma igual	7.733:459#933

Annexo a este relatório se encontram, nos mappas, as contas geraes da exploração no exercício de 1888, tanto das linhas portuguezas como de Madrid Cáceres-Portugal, a conta de estabelecimento, e a situação geral das contas em 31 de dezembro de 1888.

(Continúa.)

DE BENGUELLA AO BIHÉ

Do sr. Eduardo Braga recebemos um folheto intitulado *Assumptos Africanos*, em que o auctor combate em varios pontos as opiniões que n'esta folha expoz o nosso collega Fernando Reis, e em folheto expendeu o sr. João Ferreira Gonçalves sobre a directriz da linha de Benguella ao Bihe, defendendo a construcção d'esta linha de preferencia á de Mossamedes.

E' estudo muito consciencioso, de que daremos mais largo conhecimento aos nossos leitores.

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Continuação dos comboios especiaes do Porto a Lisboa e Lisboa ao Porto, compostos unicamente de carruagens de 3.ª classe por preços excessivamente reduzidos

Partidas do Porto para Lisboa, ás 5 horas e 10 minutos da tarde, chegando a Lisboa ás 5 horas e 35 minutos da manhã.

Sabados 6 e 20 de julho; 3, 17 e 31 de agosto; 14 e 28 de setembro; 12 e 26 de outubro; 9 e 23 de novembro; 7 e 21 de dezembro.

Partidas de Lisboa para o Porto, ás 5 horas e 45 minutos da tarde, chegando ao Porto ás 6 horas e 45 minutos da manhã.

Domingos 7 e 21 de julho; 4 e 18 de agosto; 1, 15 e 29 de setembro; 13 e 27 de outubro; 10 e 24 de novembro; 8 e 22 de dezembro.

Preços dos bilhetes:—Das estações do Porto a Aveiro, inclusive, para Lisboa a Santarem, inclusive, ou vice-versa, 1#200 réis.

De Oliveira do Bairro a Pombal, inclusive, para as mesmas estações acima indicadas e vice-versa. 1#000 réis.

E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem.

Para mais esclarecimentos vejam-se os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 1 de julho de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes.

Achando-se aberta a exploração a 1.ª secção do caminho de ferro de via reduzida de Torres Novas a Alcanena, comprehendida entre a antiga estação de Torres Novas e a villa do mesmo nome, passou aquella estação a denominar-se **Torres Novas-Leste**, sendo a estação no centro da villa pertencente á nova via ferrea denominada simplesmente **Torres Novas**.

Previne-se, pois, o publico de que deve fazer muito claramente nas notas d'expedição a indicação de **Torres Novas-Leste**, quando as remessas se destinem á antiga estação de Torres Novas, Gollegã, etc., devendo designar-se **Torres Novas-Villa**, quando as remessas devam seguir para a nova estação do centro da villa, para a qual serão também enviadas todas as expedições que indiquem simplesmente **Torres Novas**.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO DE PORTUGAL
14, Calçada Nova de S. Francisco, 14, [vulgo escadinhas] — LISBOA

A nova HARRISON KNITTER

MACHINA PARA FAZER MEIAS

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

Se precisa Agentes compradores.

Para Catalogos illustrados e todos outros pormenores dirigir-se

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



Tem obtido os mais altos premios, sempre triumpfante.

Com Sello de garantia.

Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

BILHETES PESSOAES

N'este escriptorio, em todos os dias não santificados, do meio-dia ás 3 horas da tarde, desde o dia 21 do corrente, podem ser tomados bilhetes pessoaes e intrasmissiveis para transito em todos os carros que a Companhia tiver em serviço do publico nas suas actuaes linhas, validos para o 2.º semestre do corrente anno, pela quantia de

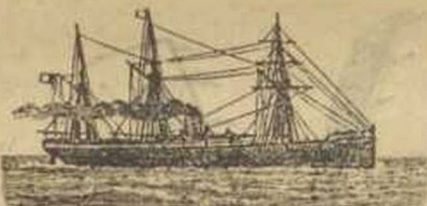
20\$000 RÉIS

conforme as condições patentes n'este escriptorio.

Esctorio de Santo Amaro, 19 de junho de 1889.

O chefe do movimento
Henrique Howell.

Chargeurs Réunis



Chargeurs Réunis

COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO

PARA O

BRAZIL, PERNAMBUCO, BAHIA, RIO DE JANEIRO E SANTOS

Sahidas de Lisboa a 2, 12 e 22 de cada mez

PELOS PAQUETES

Ville do Maranhão
" de Pernambuco
" de Maceió

Ville de Ceará
" da Bahia
" de Santos

Saidas do Rio de Janeiro para Lisboa a 5 de cada mez

PREÇO DAS PASSAGENS

		1.ª classe		3.ª classe	
		Ida	Ida e volta	Ida	Ida e volta
Pernambuco	Réis	70\$000	105\$000	36\$000	54\$000
Bahia	"	75\$000	112\$000	36\$000	54\$000
Rio de Janeiro	"	80\$000	120\$000	40\$000	60\$400
Santos	"	80\$000	120\$000	40\$000	60\$600

Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.º

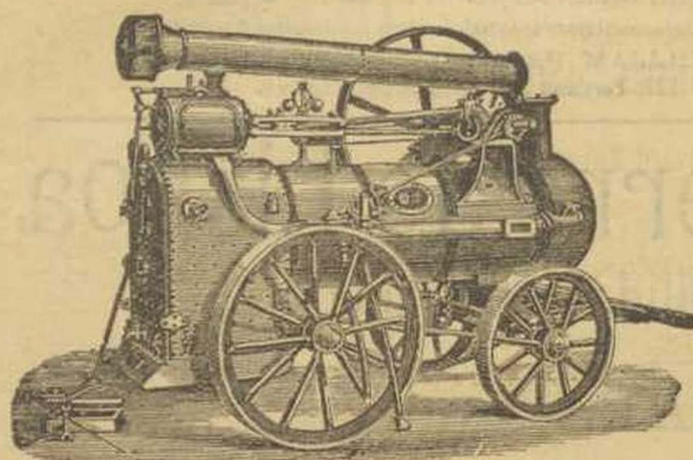
F. Garay & C.ª

Estes vapores tem magnificas accomodações para passageiros. O preço das passagens comprehende vinho de mesa para as duas classes, tem creado portuguez, creada de quarto, e medico, cujo serviço é gratuito.

Os paquetes são de boa marcha e entram no porto de Pernambuco.

COMPANHIA

Real Promotora da Agricultura Portuguesa



ALA POENTE DO MERCADO 24 DE JULHO
Aterro da Boa Vista — LISBOA

Endereço telegraphico
AGRICULTURA LISBOA
N.º telephonico 334

Delegação no Porto
PINTO DA COSTA & F.º
Rua da Picaria, 43

AGENCIAS NAS PRINCIPAES TERRAS DO REINO

MACHINAS MOTORAS A VAPOR

HORISONTAES E VERTICAES, FIXAS, SEMIFIXAS, LOCOMOVEIS E VIADORAS

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

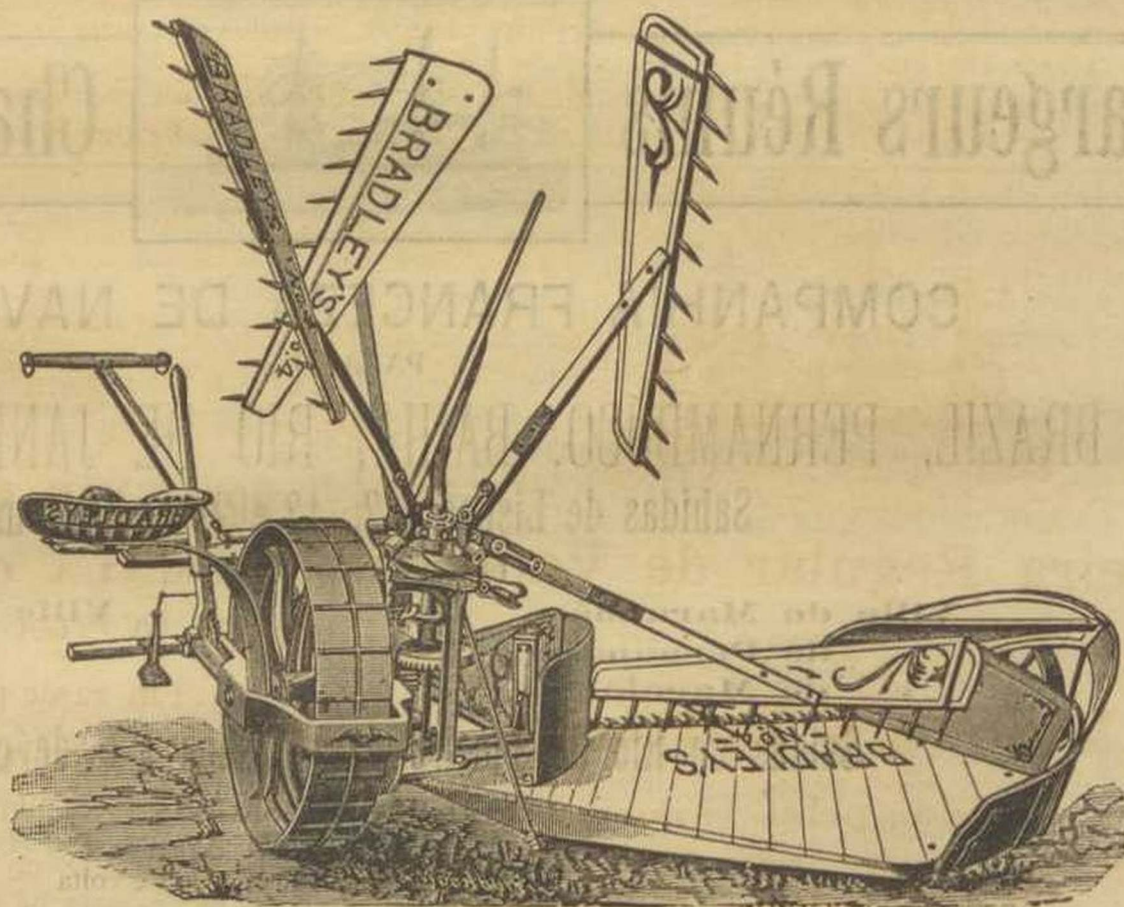
Grande Fabrica
DE
Productos Chimicos

POVOA DE SANTA IRIA

Machinas e alfaias
Industriaes e agricolas

TARIFAS
REDUZIDAS NOS TRANSPORTES
DOS
Caminhos de ferro portuguezes
ALEM DOS
Abatimentos concedidos pelo
Governo

AGENTES
nas principaes terras do reino



Ceifeira BRADLEY

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

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

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

Ala poente mercado 24 de Julho, Aterro da Boa Vista

COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção Geral:—32, Queen Victoria Street—Londres

MEDALHAS DE OURO

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

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

Construção simples — Acção energica — Conservação facil

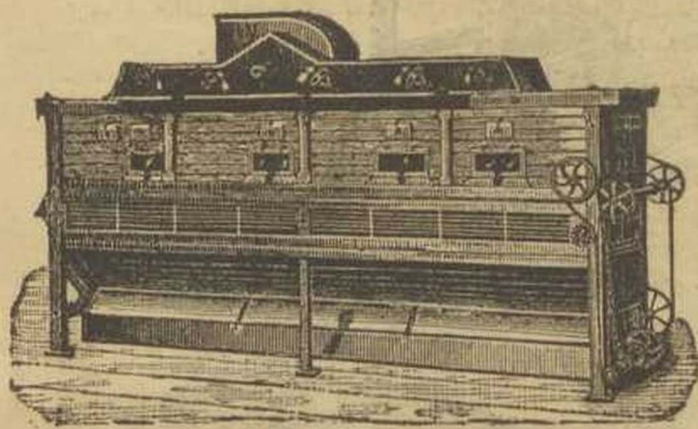
105:000 applicações até fim de 1887 em Inglaterra, no continente, Indias, America do sul, colonias, etc.

AGENCIA GERAL PARA HESPAHNA E PORTUGAL—156 Boulevard Margenta—PARIS

Agencias

Vienna I. Lothringerstrasse.
St.-Petersbourgo, 21, Gd Italienskaja.
Berlin, Alt Moabit,
Forença, 21, Via Cavour.

Buenos-Ayres, Corredor de Bolae.
Buckarest, 78, Strada Polona.
Melbourne, 14, Macket Buildings
Sydney, 15, Bond Street.



Apparelhos modernos e accessorios de todas as classes
PARA MOAGEM

FRANCISCO RIVIÈRE

BARCELONA E MADRID — HESPAHNA

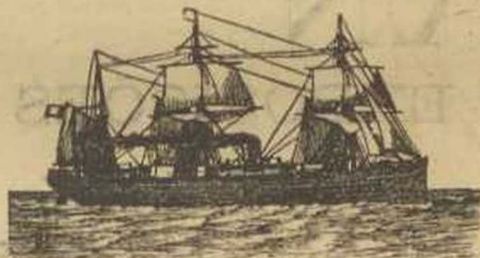
Officinas em SAN MARTIN DE PROVENSAIS (Barcelona)

Instalações completas para fabricas de farinhas e transformações das antigas
para o systema moderno.

Mós de moinho limpas, peneiras, etc., etc. Sedas para peneiras, martellos para picar pedra, chapas perfuradas para aparelhos de limpeza de cereaes, etc., etc.

Pedir catalogos e preços correntes aos escriptorios

BARCELONA — Ronda de San Pedro, 60 — Calle del Prado, 2 — MADRID



Carreira Regular de Vapores

ENTRE

Lisboa e Bordeus

Servida pelos vapores

Kolga.....	capitão	Appelgren
Corfitz Beckfriis.....	»	Khysell
Trelleborg.....	»	Pettersson
Gustalf Tilberg.....	»	Axelsen
Pollux.....	»	Westerberg
Castor.....	»	Mastson

AGENTES

Henry Burnay & C.^a — **Lisboa**
Prytz & C.^a — **Bordeus**



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 22 de julho o paquete «Atrato»

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

Esperado em 18 ou 19 de julho o paquete «TAGUS»

Para Southampton e Antuerpia

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

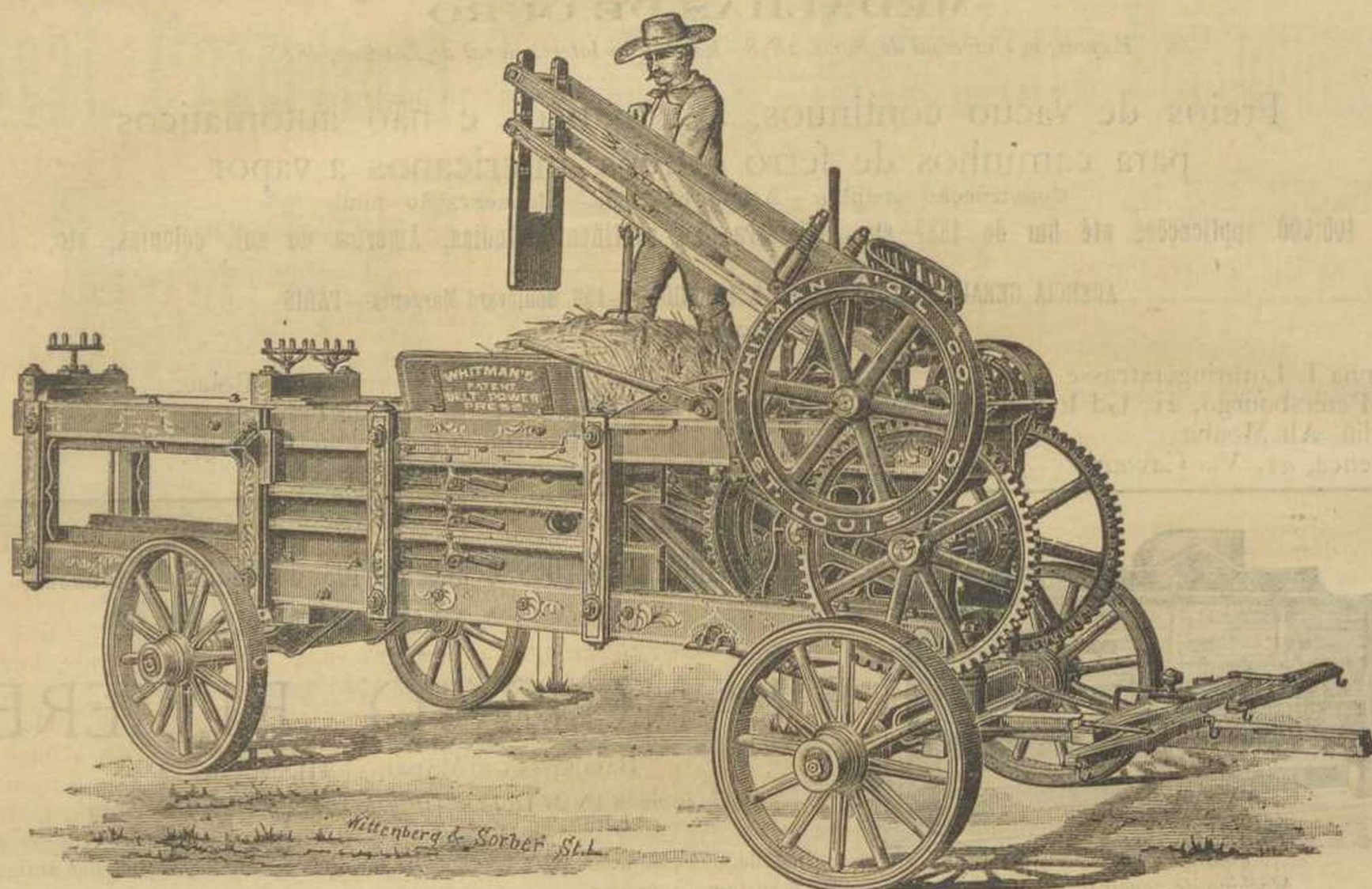
Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados portuguezes.

AGENTES

LISBOA
KNOWLES RAWES & C.^a
31, Rua dos Capellistas, 1.^a

PORTO
W. C. TAIT & C.^a
23, Rua dos Inglezes, 23

Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa



PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHITMAN

PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

Estas machinas são d'um transporte facil, e por meio de dois cavallos com o auxilio de trez homens, podem comprimir 200 fardos de 55 kilos cada um, em 10 horas de trabalho.

A força da pressão é de 300 kilogrammas por metro cubico e póde regular-se com toda a facilidade, o tamanho e peso dos fardos.

Estas machinas que são muito simples, solidas e de facil manejo, e que apresentam grande vantagem para o transporte da palha e feno, são de immensa utilidade para os exercitos e estão adoptadas na Russia e Italia.

Sendo movidas a vapor, com a força de 4 cavallos obtem-se de 500 a 600 fardos por dia.

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

Ala poente do Mercado 24 de Julho-Aterro da Boa Vista—Lisboa