

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

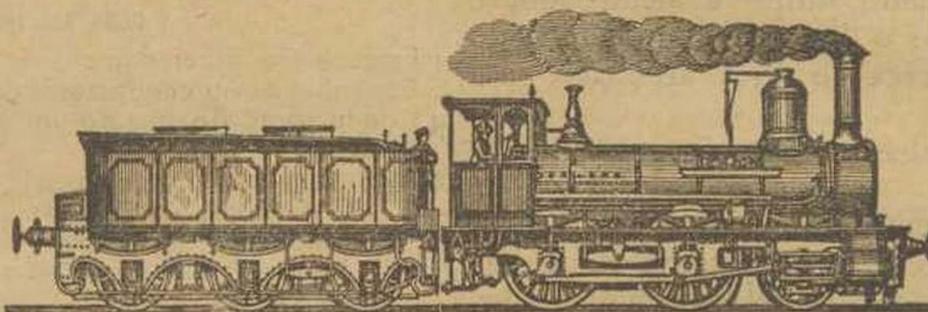
CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHO DE 5 DE MARÇO DE 1888 DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Proprietário-Diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Engenheiro-consultor

C. XAVIER CORDEIRO



REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO. — Madrid — Redactor, D. Juan Eloy de Bona — Preciados, 33
Paris. — G. Pessard — Rue Montmartre, 181.

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

EXPEDIENTE

Caminhos de ferro africanos

Por o termos recebido á ultima hora, em consequencia da ausencia de Lisboa do seu auctor, não publicamos n'este n.º o 2.º artigo sob este titulo, continuaçao do que demos no n.º 36. Pedimos mil desculpas ao nosso distinto collaborador.

Partiu hontem para Paris, devendo visitar depois a Inglaterra, Belgica, Suissa, Italia e norte de Hespanha, o nosso distinto collega director d'esta *Gazeta*, o sr. Mendonça e Costa.

SUMMARIO

O ascensor da Nazareth. — Parte oficial, portarias de 19, 20, 25 e 26 de julho. — O Congo belga, conclusão. — Linha de Braga a Monsão. — Tarifas de transporte: bilhetes por preços reduzidos para Hespanha; banhos da Amieira; bilhetes de banhos procedentes do Beira Alta; inauguração da estatua de José Estevão; viagem a Paris. — Companhia portugueza dos caminhos de ferro africanos. — Exposição universal de Paris: as grandes companhias de caminhos de ferro; o caminho de ferro da exposição; movimento excepcional de passageiros. — Linhas portuguezas: linha urbana do Porto; de Mira a Cantanhede; linha do Valle do Lima; nova linha funicular. — Leilão da companhia real. — Carteira dos accionistas. — Boletim financeiro, por B. dos Santos. — Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro. — Receitas dos caminhos de ferro. — Linhas estrangeiras: Norte de França. — Temporada de banhos do mar e aguas mineraes. — Commercio portuguez. — Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, relatorio do conselho de administração (continuação). — Avisos de serviço. — Annuncios.

O ASCENSOR DA NAZARETH

ACCEDENDO ao amavel convite que nos foi feito, e aos demais collegas, pela parceria proprietaria d'este ascensor, fomos ali no domingo 28 assistir á inauguração do serviço, a qual se realizou pelas 3 horas da tarde, assistindo os srs. ministro das obras publicas e fazenda, suas esposas, grande numero de senhoras de familias da localidade, das dos socios da empreza e dos convidados, auctoridades locaes, imprensa de Alcobaça, Torres-Vedras e Lisboa, etc.

A cerimonia correu animada, descendo-se no ascensor do lado esquierdo e subindo-se no mesmo, ao som de muzica, estalar de foguetes, e calorosas saudações.

Não nos pareceu, todavia, que a população, em ge-

ral, apreciasse a grande vantagem que, para a localidade, significa a realização d'um melhoramento d'esta ordem, com o entusiasmo correspondente ao bem que d'elle desfrutará.

São, em geral, assim as nossas populações: pouco entusiastas pelas conquistas do progresso, retrahem-se nas suas manifestações de prazer ao velas implantadas na sua localidade, sempre receiosas, enquanto não obtem, pela pratica, o convencimento do muito que tem a lucrar com ellas.

Já em o nosso numero anterior démos a descripção d'esta linha, restando-nos a parte que se refere ao sistema de funcionamento dos seus freios de segurança, a qual hoje daremos no final d'esta noticia, extrahida da descripção technica do distinto engenheiro auctor do projecto, o sr. Raul Mesnier, pelo sr. engenheiro consultor d'esta folha.

Resta-nos, pois, deixar aqui a nossa impressão pessoal, ao ver pela primeira vez功用 esta linha.

Esta impressão não pode deixar de ser agradavel pelo bem que funciona todo o apparelo, ao mesmo tempo que pela imponencia d'aquelle linha descendendo pela alta montanha n'uma inclinação tal que produz quasi a vertigem.

Isto, com respeito ao ascensor; pelo que se refere ás duas povoações—a Praia e o Sítio—hoje enlaçadas por meio de uma comunicação facil e commoda, o seu aspecto é devéras attrahente: uma espaçosa praia, deliciosos pontos de vista, especialmente do logar do forte, um velho castello abandonado em posição quasi perpendicular sobre o occeano a uma altura não inferior a 120 metros, ponto para o qual desejaríamos ver feita uma estrada que offerecesse aos visitantes facilidade de ir admirar as excellentes vistas que d'ali se disfructam.

O ascensor está feito; a empreza desempenhou-se honrosamente da sua difficult missão; a localidade é excellente para attrahir a concorrencia de banhistas e visitantes; resta que se faça o resto—que o governo e a camara melhorem a viação para ali e preparem aquelle bello local de uma forma digna de receber forasteiros.

Alem da comunicação para o forte, uma rua aberta em frente da estação inferior do ascensor e uma via ferrea entre Vallado e a Praia são os primeiros melhoramentos indispensaveis.

O resto fal-o-ha a propria evolução do espirito e do genio locaes, quando estes incentivos lhe encherem as ruas de visitantes.

Terminaremos manifestando o nosso reconhecimento á empreza e varias auctoridades locaes pela maneira amavel por que nos receberam e nos acompanharam durante o dia que ali passámos e que tão gratas recordações nos deixou.

A descrição dos freios é a seguinte:

Embora a linha esteja assente em leito proprio e o cabo funcione a descoberto sobre roldanas, podendo ser assim facilmente vistoriado, limpo e alcatroado, é certo que a accão dos freios é das mais importantes do mecanismo funicular e carece de séria attenção para evitar desastres.

Em tres casos é essencialissima a accão prompta dos freios:

1.^o—Quando haja accidente no mecanismo motor annullando a ligação entre este e o systema funicular. N'este caso não pode ser regulada pela machina a marcha das carruagens, que tomará uma velocidade perigosa. Então os conductores, logo que reconheçam augmento de velocidade, devem usar dos freios de mão, consistindo em duas maxillas que apertam fortemente o carril; havendo dois em cada carruagem, um na parte superior e outro na parte inferior.

Todavia n'este primeiro caso ha outro meio de obviar a qualquer accidente imprevisto. Pode o machinista lançar mão de outro freio que actue sobre o tambor-motor onde passa o cabo, e diminuir assim ou paralysar o movimento, sem dependencia da machina.

2.^o—Quando haja accidente na linha, como rail quebrado, obstaculo posto na via, pessoa atravessando a linha ou em perigo diante da carruagem, etc. N'estes casos ou em outros similhantes que exijam imperiosamente a paragem immediata dos carros, os conductores devem tambem usar dos freios de mão, sufficientes só por si para fazer parar a carruagem, pois que, tornando-se a resistencia superior ao trabalho motor, a machina cessa necessariamente de funcionar.

3.^o—Quando haja fractura do cabo. Em tal caso, para que as carruagens parem, a accão dos freios deve produzir-se automaticamente por meio de um mecanismo especial, sem contrariar a accão que os conductores podem exercer sobre elles e que deverá ser sempre empregada como supplemento de segurança.

Ha porém nas carruagens outro freio actuando sobre as rodas, ao contrario do primeiro, que actua directamente sobre os carris. Este freio obedece a um contrapezo, de modo a fazer cessar o movimento das rodas quando o cabo quebrar, produzindo assim um forte atrito sobre os carris.

A segurança portanto fica perfeitamente garantida.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria
DIRECCÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS
2.^a repartição
CAMINHOS DE FERRO

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 11 do corrente: ha por bem aprovar, em substituição de um pontão de 5 metros de vão, o projecto do viaducto metallico de 40 metros de vão sobre o Valle de Nagosella, ao kilometro 9,100 do ramal do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, datado de 6 de junho proximo passado, e apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro, sem prejuizo do prazo legal para a conclusão das obras no respectivo troço.

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

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

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

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar que o quadro do pessoal da direcção da fiscalisaçāo da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil seja o que baixa com a presente portaria assignado pelo conselheiro director geral de obras publicas e minas, e que os vencimentos sejam os no mesmo quadro designados.

Paço, em 19 de julho de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Quadro do pessoal da direcção da fiscalisaçāo da construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil e seus vencimentos mensaes

1 Engenheiro director (a).			
2 Engenheiros ou conductores do quadro-chefes de secção (a).			
4 Conductores do quadro ou auxiliares contratados—chefes de lanço (b).			
4 Agentes fiscaes de 1. ^a classe:			
Ordenados, a 20\$000 réis.....	80\$000		
Gratificações, a 4\$800 réis.....	19\$200		
Ajudas de custo, a 7\$200 réis.....	28\$800		
		128\$000	
4 Agentes fiscaes de 2. ^a classe:			
Ordenados, a 16\$000 réis.....	64\$000		
Gratificações, a 3\$800 réis.....	15\$200		
Ajudas de custo, a 7\$200 réis.....	28\$800		
		108\$000	
4 Agentes fiscaes de 3. ^a classe:			
Ordenados, a 15\$300 réis.....	61\$200		
Ajudas de custo, a 7\$200 réis.....	28\$800		
		90\$000	
12 Agentes fiscaes de 4. ^a classe:			
Ordenados, a 12\$000 réis.....	144\$000		
Ajudas de custo, a 6\$000 réis.....	72\$000		
		216\$000	
Secretaria da direcção			
1 Pagador:			
Ordenado	24\$000		
Gratificação	(c) 6\$000		
		30\$000	
1 Encarregado do expediente:			
Ordenado	30\$000		
Gratificação	6\$000		
		36\$000	
1 Amanuense de 1. ^a classe—ordenado	30\$000		
1 Amanuense de 2. ^a classe—ordenado	25\$000		
1 Desenhador de 1. ^a classe (a)			
1 Desenhador de 2. ^a classe (a)			
1 Continuo—ordenado	15\$000		
1 Servente—ordenado	12\$000		
Secretarias das duas secções			
2 Escripturarios que saibam desenhar—ordenados a 18\$000 réis	36\$000		
2 Serventes—ordenados, a 12\$000 réis	24\$000		
		750\$000	

(a) Os engenheiros do corpo de engenheiros de obras publicas e os conductores e desenhistas dos quadros auxiliares terão os vencimentos marcados nas leis e mais disposições em vigor.

(b) Os conductores auxiliares contratados chefes de lanços terão os vencimentos especificados na portaria de 18 de novembro de 1886; e as ajudas de custo eventuais a que possam ter direito nos termos da portaria de 5 de março de 1887 serão reguladas pelas instruções aprovadas por portaria de 27 de novembro de 1886.

(c) O vencimento do pagador é fixado na portaria de 18 de novembro de 1886. A gratificação é para falhas.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 19 de julho de 1889.—O conselheiro director geral, *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de Eça.*

Está conforme.—Repartição de caminhos de ferro, em 19 de julho de 1889.—O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 18 do corrente, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto, datado de 8 de junho proximo passado, do edificio de passageiros dos apeadeiros a construir no caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 20 de julho de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o

projecto da variante entre os kilometros 43,700 e 44,200 do 2.º lanço da 3.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, datado de 8 de junho proximo passado, e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Paço, em 20 de julho de 1889.—Eduardo José Coelho.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com a proposta feita pelo director da fiscalisaçāo dos caminhos de ferro do oeste: ha por bem ordenar que o quadro do pessoal effectivo e o serviço de inspecção auxiliar da mesma direcção seja o que baixa com a presente portaria assignado pelo conselheiro director geral de obras publicas e minas, devendo ao pessoal respectivo ser abonados os vencimentos que no mesmo documento vāo designados.

Paço, em 25 de julho de 1889.—Eduardo José Coelho.

Quadro do pessoal da direcção da fiscalisaçāo dos caminhos de ferro de oeste, a que se refere a portaria de 25 de julho de 1889

Pessoal superior

1 Engenheiro director (a).	
1 Engenheiro chefe dos serviços de via e obras, material, tracção e telegraphos (a).	
1 Engenheiro chefe dos serviços do movimento, trafego e estatística (a).	

Secretaria

1 Chefe do expediente—ordenado	45\$000
--------------------------------------	---------

Repartição central

1 Amanuense de 1.ª classe encarregado do serviço da repartição:	
Ordenado	30\$000
Gratificação	6\$000

2 Amanuenses de 1.ª classe—ordenados a 30\$000 réis.	60\$000
--	---------

1 Desenhador (a).	
-------------------	--

1 Encarregado de contabilidade e pagamentos:	
Ordenado	36\$000
Ajuda de custo	7\$500

2 Continuos—ordenados, a 18\$000 réis	36\$000
---	---------

Repartição dos serviços externos

1 Amanuense de 1.ª classe—ordenado	30\$000
--	---------

1 Amanuense de 2.ª classe—ordenado	25\$000
--	---------

1 Desenhador (a).	
-------------------	--

2 Serventes—ordenados a 15\$000 réis	30\$000
--	---------

Serviço de via e obras, material, tracção e telegraphos

Via e obras

5 Conductores chefes de secção (a).	
-------------------------------------	--

4 Agentes fiscaes de 1.ª classe:	
Ordenados, a 18\$000 réis	72\$000
Gratificações, a 9\$000 réis	36\$000
Ajudas de custo, a 3\$600 réis	14\$400

4 Agentes fiscaes de 2.ª classe:	
Ordenados, a 15\$000 réis	60\$000
Gratificações, a 7\$500 réis	30\$000
Ajudas de custo, a 3\$600 réis	14\$400

2 Aspirantes a agente fiscal de 2.ª classe:	
Ordenados, a 12\$000 réis	24\$400
Gratificações, a 7\$500 réis	15\$000
Ajudas de custo, a 3\$600 réis	7\$200

Material, tracção e telegraphos

1 Engenheiro machinista, fiscal do material, tracção e telegraphos:	
Ordenado	19\$500
Gratificação	10\$000
Ajuda de custo	7\$500

2 Machinistas fiscaes:	
Ordenados, a 18\$500 réis	37\$000
Gratificações, a 10\$000 réis	20\$000
Ajudas de custo, a 7\$500 réis	15\$000

Serviços do movimento, trafego, estatística, pesos e medidas

Movimento

1 Conductor fiscal do movimento (a).	
7 Agentes fiscaes de 1.ª classe:	

Ordenados, a 18\$000 réis	126\$000
Gratificações, a 9\$000 réis	63\$000

7 Agentes fiscaes de 2.ª classe:	
Ordenados, a 15\$000 réis	105\$000

Gratificações, a 7\$500 réis	52\$500
	157\$500

5 Aspirantes a agentes fiscaes de 2.ª classe:

Ordenados, a 12\$000 réis	60\$000
Gratificações, a 7\$500 réis	37\$500

97\$500

Trafego, estatística, pesos e medidas

Fiscal do trafego, estatística, pesos e medidas—ordenado (b)	45\$000
--	---------

45\$000

3 Agentes fiscaes de 1.ª classe:

Ordenados, a 18\$000 réis	54\$000
Gratificações, a 9\$000 réis	27\$000

81\$000

3 Agentes fiscaes de 2.ª classe:

Ordenados, a 15\$000 réis	45\$000
Gratificações, a 7\$500 réis	22\$500

67\$500

2 Aspirantes a agentes fiscaes de 2.ª classe:

Ordenados, a 12\$000 réis	24\$000
Gratificações, a 7\$500 réis	15\$000

39\$000

(a) Os engenheiros do corpo de engenheiros de obras publicas, e os conductores e desenhistadores dos quadros auxiliares, terão os vencimentos marcados nas leis e mais disposições em vigor.

(b) Ao fiscal do trafego, estatística, pesos e medidas, poderão ser abonadas, pelos percursos que realizar por ordem do director, ajudas de custo eventuais, que o mesmo director proporá.

Serviço de inspecção auxiliar

1 Inspector do movimento:

Ordenado	45\$000
Ajuda de custo	12\$000

57\$000

mos tempos, contudo, as relações directas entre Antuerpia e o Zaire tomaram importância real e pode esperar-se ver em breve Antuerpia ser um dos principaes centros do commercio de Africa central.

Os esforços empregados n'esta orientação obrigam-nos a olhar attentamente para o assumpto. A Belgica conta hoje perto de seis milhões de habitantes. No seu territorio minuscule accumulou-se uma população, densa como não tem exemplo, e a sua producção industrial excede a de muitas grandes potencias. E' para nós uma condição de prosperidade, de segurança e de existencia collocar fóra do paiz o excedente do trabalho nacional. As correntes que dominam a política commercial na maior parte dos povos da Europa e da America tornam-nos esta tarefa cada vez mais difícil. A bacia do Zaire, com as suas immensas riquezas naturaes, as suas numerosas populações, laboriosas, avidas de productos europeus, offerecem-nos n'essas condições um mercado consumidor de primeira ordem.

Ha porém outras considerações de natureza mais geral, que não poderiam passar despercebidas.

A nação estremecia outr'ora ouvindo uma palavra illustre demonstrando ás nações da Europa os horrores da escravatura africana, e conviadando-as a pôr-lhe um termo por meio de accão collectiva. Muitos dos nossos concidadãos, sem olharem a partido, nem a religião, responderam a esse eloquente appello, e deram todas as mostras do mais ardente desejo de que elle não ficasse malogrado. Muitos meios foram propostos n'esse intuito; muitos alvitres, mais ou menos felizes, foram suscitados. Salvo algumas divergencias de apreciação que os diversos projectos apresentados poderiam originar, ha um, cujo merito e efficacia são indiscutiveis: é a abertura de estradas percorridas pelos poderosos meios de locomoção creados pela industria moderna. Onde penetra a locomoção, depressa surge a civilisação. A caça do homem tem por objectivo principal procurar o escravo, isto é, a besta de carga que transporta os productos do interior para a costa: fazer chegar ao centro da Africa o rebocador e a locomoção, é tornar o trafico improductivo, e portanto era uma vez a barbarie.

Levam nos estas reflexões a uma ordem de idéas que excedem o limite habitual dos nossos trabalhos legislativos. E a providencia que o governo submette á vossa approvação apresenta por diferentes lados carácter excepcional. Ha, na vida das nações, horas em que elles devem saber alargar os seus horizontes e dar á sua politica a orientação dos pensamentos elevados.

A Belgica, a datar de 1830, não conheceu uma hora de crise; sob a egide de instituições, que a Europa lhe assegurou, tem gosado de uma tranquillidade perfeita e accumulado sobre o seu solo grandes riquezas. Mas tão feliz sorte tem consigo grandes desafios. Cada povo deve a sua parte de esforço á civilisação do mundo, e é grande fortuna para uma nação que cuida do seu futuro poder associar-se a alguma das grandes iniciativas, o que se converte para elle n'um titulo de respeito e da sympathia humana. Esta missão, que seria nobre e fecunda, mesmo quando materialmente estéril, tem agora a vantagem de se conciliar com um interesse economico que não pode ser desconhecido.

E' por estas diversas considerações que o governo pede auctorização para subscrever para a Sociedade do caminho de ferro do Congo, até á quantia de 10 milhões de francos. E note-se que este facto não será o primeiro. A lei de 1 de maio de 1840 auctorou o governo belga, no interesse do commercio e industria a subscrever por 4:000 accções do caminho de ferro Rhenano. Considerações analogas levaram o estado a subscrever nas carreiras de navegação au a dar-lhes garantia de juro.

A subscricção do tesouro belga não foi pedida só como uma prova do interesse e da confiança que a empreza lhe inspira. Era preciso por outro lado que, aceitando accções de categoria especial e remunerando pela sua parte as probabilidades de um lucro, aumentasse a attracção da empreza pela quantidade de capitais que a ella concorressem. E, n'essas condições, a linha de Matadi a Stanley-Pool será o unico caminho de ferro feito n'essas longíquas regiões, sem subvenção em dinheiro, ou sem garantia de juro. Os dez milhões de francos subscriptos pelo tesouro serão representados por 20:000 accções do capital de 500 francos cada uma, e com um juro de 3 1/2 % amortisaveis ao par em 99 annos.

Uma das clausulas dos estatutos da sociedade a fundar dispõe que se, em desharmonia com as previsões, os lucros de qualquer anno não fossem sufficientes para assegurar o pagamento do dividendo de 3 1/2 % a todas as accções e a somma para amortiseração, — o que faltasse iria sobrecarregar com juros os lucros dos annos seguintes, antes que se pudesse fazer qualquer distribuição especial do dividendo d'esse anno.

«Na razão das accções de que será possuidor, o governo belga intervirá efficazmente na gerencia da empreza, e já está accordado que, até á concorrencia de 92 %, o material fixo e circulante do caminho de ferro, assim como as mercadorias para trocas destinadas ao pagamento dos salarios, serão de fabrica belga. E' mais uma vantagem com importancia.

O governo espera que as camaras aprovarão as propostas que temos a honra de fazer-lhes. O parlamento mostrará que aprecia

o que tem de fecundo para a Belgica o esforço e preoccupações da coroa e dará um novo e poderoso testemunho de sympathy pela grande obra, á qual o nome de Leopoldo II ficará ligado na historia.—O ministro da fazenda—A. Beernaert.

Em virtude da proposta do nosso ministro das finanças, decretamos que o seguinte projecto de lei seja, em nosso nome, apresentado ás camaras legislativas:

Artigo 1.º O governo é auctorizado a tomar parte na constituição da sociedade anonyma belga para a construcção do caminho de ferro do Congo de Matadi a Stanley-Pool, subscrevendo com dez milhões de francos (1:800 contos) representados por 20:000 accções do capital de 500 francos cada uma, com o juro de 3 1/2 % e amortisaveis ao par em 99 annos.

Artigo 2.º E' aberto, para este effeito no ministerio das finanças um credito de dez milhões de francos (1:800 contos) que será coberto quer pelos recursos ordinarios, quer pela emissão de titulos de dívida publica.

Dado em Laeken em 26 de junho de 1889.—Leopoldo — Pelo rei—O ministro da fazenda—A. Beernaert.

LINHA DE BRAGA A MONSÃO

A respeito d'esta linha extractamos do nosso collega as *Novidades* os pontos principaes do projecto apresentado ultimamente no ministerio das obras publicas:

A linha divide-se em 3 secções:

1.ª de Braga ao Pico de Regalados, 24:529,37, estudada pelo sr. Paulo de Barros.

2.ª Do Pico de Regalados aos Arcos de Val-de-Vez, 23:789,28, pelo sr. Affonso Cabral.

3.ª dos Arcos de Val-de-Vez a Monsão, de 37:200,00, pelo sr. Frederico de Vasconcellos.

Extensão total da linha: 85:518,55.

Tem 14 estações, comprehendendo alguns apeadeiros; Braga, S. Braz do Carmo (4.ª classe), Soutello (4.ª), Villa Verde (3.ª), Pico de Regalados (4.ª), Portella de Vade (4.ª), Santa Eulalia (4.ª), Ponte da Barca (3.ª), Arcos de Val-de-Vez (3.ª), Aguiar (apeadeiro), Mei (4.ª), Extremo (4.ª), Trute (apeadeiro), Milagres (4.ª) e Monsão (3.ª).

A estação de Braga é commun a esta linha e ao ramal; sofre apenas as precisas modificações e alargamento, que este entroncamento exige.

Seguindo o traçado a linha norte-sul, os valles do Cavado e Lima são atravessados, tendo que vencer duas portellas importantes, como são a de Vade, divisoria das aguas d'estes dois rios, e a do Extremo das do rio Lima e rio Minho. As obras de arte, portanto, avultam, sobretudo na 3.ª secção

Os tunneis são:

2.ª secção:—Tunnel de Vallões: extensão 75,00, com a sobrecarga maxima de 24,70, De Fervença: extensão 200,00 com uma sobrecarga de 41,55.

3.ª secção.—Tunnel d'Aguiar: extensão 100,00, sobrecarga: 77,00. De Almido: extensão 175,0, sobrecarga 23,50. Do Carqueijal: (1.º): extensão 175,00, sobrecarga 27,25. Do Carqueijal: (2.º): extensão 125,00. Do Extremo: extensão 275,0, e de Anhôes: extensão 225,0.

Total 8, na extensão total de 1:350,00.

O volume total dos muros de supporte é de 74:270,12, dividido por:

1.ª secção.....	8:266,37
2.ª	34:506,25
3.ª	31:497,50

O muro mais alto é na 3.ª secção de 20,00. O menor alto é na 1.ª secção.

A extensão total de muros em toda a linha é de 1:650,00, sendo 160,00 na 1.ª secção, 640,00 na 2.ª e 850,00 na 3.ª

O volume de terraplenagens em toda a linha é proximamente de 2:573:500^{m3},00. A 1.ª secção é que tem menor percentagem.

Em perfil ha em toda a linha:

Horizontais	11:470,46
Rampa e declives.....	74:048,09

Na 2.^a secção:

Passagem inferior na rua da Boa Vista em Braga, 17,60 metros.

Ponte sobre o rio Cavado: Taboleiro metálico de 4 tramos, sendo 2 centraes de 50 metros cada um, e 2 de margem de 40 metros. A altura do pilar do centro é de 13^m,0.

Ponte sobre o ribeiro de Podome: é de pedra. Arco pleno de 13^m,30.

Na 2.^a secção de Pico de Regalados aos Arcos de Val-de-Vez.

Viaducto de pedra de S. Miguel; é formado de 6 arcos de 13^m,5 de vão. Pilar mais alto 16^m,00.

Viaducto da Fervença; de 5 arcos de pedra, do mesmo vão de 13^m,00. O pilar mais alto é de 25^m,50.

Ponte sobre o rio Lima. Taboleiro metálico do mesmo comprimento que o da ponte sobre o rio Cavado. Pilar mais alto 20^m,00.

3.^a secção :

Viaducto de Procello: 7 arcos de pedra de 13,^m0 de vão. Pilar mais alto 20,^m0.

Viaducto do Carqueijal: 8 arcos de pedra, do mesmo vão. Pilar mais alto 20,^m.

Viaducto de Anhôes: 3 arcos de pedra do mesmo vão. Pilar mais alto 11,^m00.

Ponte de Santa Baia: 3 arcos de pedra; de 13,^m00 de vão.

Ponte de Sabbadim: 1 arco; o mesmo vão.

Ponte de Mei: 1 arco. Vão, 13,^m0.

Ponte de Lordello: o mesmo.

Ponte de Lago: o mesmo.

Como linha de via reduzida, isto é, de largura de 1,^m50 entre as faces internas dos carris, levou-se a tolerancia a empregarem-se inclinações de 0,025, mas estas muito pouco usadas. O intervallo entre tangente em angulo de sentido contrario foi considerado no minimo em 50,^m00.

Em planta o minimo dos raios foi de 150,^m0. A 2.^a e 3.^a secções tiveram necessidade de empregar repetidas vezes este raio, attenta a natureza do terreno, e haver ravinas bastante fundas e apertadas a vencer.

Em todo o trajecto ha de extensão:

Em curva.....	37:255,01
Em recta.....	48:243,54

O orçamento foi assim estabelecido:

Da 1.^a secção: 405:612 $\frac{1}{2}$ 840 réis ou 16:535 $\frac{1}{2}$ 805 por kilometro.

Da 2.^a secção: 674:260 $\frac{1}{2}$ 424 réis ou 28:343 $\frac{1}{2}$ 449 réis por kilometro.

Da 3.^a secção: 1.023:252 $\frac{1}{2}$ 890 réis ou 27:506 $\frac{1}{2}$ 798 réis por kilometro; ou custo total da linha de Braga a Monsão 2:103.132 $\frac{1}{2}$ 154 réis, ou media geral por kilometro 24:592 $\frac{1}{2}$ 700 réis.

Não é desconsolador este orçamento, antes anima a emprehender esta obra, relativamente economica, atendendo ás importantes obras de arte que possue, algumas de dispendio elevado, pela a sua magnitude.

As povoações que atravessa, seguindo o seu traçado o verdadeiro coração do Minho, pela condensação da sua população e afamada fertilidade dos seus terrenos, estão reclamando a construcção d'uma linha, que será em todo o tempo um elemento seguro de prosperidade.

Terminando diz o collega:

«E' tempo de alargarmos a nossa rede-ferro viaria, aplaudindo e robustecendo a larga e civilisadora ini-

ciativa do ministro, que bem comprehendeu as necessidades do seu paiz, dando impulso a uma empreza que sempre e sempre honrará o seu nome, cortando de linhas aquelle pedaço da carta da Europa, que tanto semelha, pela sua brancura, um deserto, uma vergonha, junto de tantos povos prodigamente servidos de linhas ferreas.

«As grandes conquistas da civilisação não se alcançam de graça, nem a historia do progresso material dos povos regista que elles fossem urdidas entre as medidas apoucadas de espiritos presos a economias mesquinhas. O assentamento de uma linha ferrea é sempre uma semente de prosperidade, que se lanca na região, que atravessa, cujos productos mais tarde elevarão a cotação da riqueza nacional.

«Benemerito, portanto, o ministro que vincular o seu nome a esta empreza. E' uma questão de riqueza publica, e uma questão de brio nacional.»

Escusado é dizer que nos associamos do coração a estas idéas.

A nossa folha pode dizer-se sem vaidade que é das que mais teem pugnado por que as povoações do norte do paiz sejam dotadas com o importante alargamento de viação scelerada que o sr. Emygdio Navarro, quando ministro das obras publicas, mandou estudar e que, estamos esperançados, o actual ministro conseguirá converter em lei.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Bilhetes por preços reduzidos para Hespanha.—O serviço especial que as companhias portugueza e hespanhola realizam a pretexto dos banhos de mar em Portugal, organizado por meio de bilhetes simples de ida e de volta, fornece meio facil de serem estes aproveitados tambem para os passageiros que desejem utilizar tão importante reducção para, por distracção ou por negocio, irem de Portugal a Hespanha.

Estes bilhetes, começaram hontem a vender-se de Portugal para a linha de Madrid Caceres, dando a vantagem aos passageiros de poderem ficar em qualquer estação anterior (á quem do entroncamento) ou na mesma parar alguns dias.

A venda em Portugal segue até 31 de outubro.

Banhos da Amieira.—Desde 29 de julho começou na Figueira da Foz a venda de bilhetes de ida e volta para as afamadas aguas chloretadas da Amieira.

Veja-se a secção *Avisos de serviço*.

Bilhetes de banhos procedentes da Beira Alta.—Conforme prometemos, publicamos hoje os preços e condições d'estes bilhetes, que teem sido muito aproveitados pelas pessoas que das povoações da Beira Alta desejam ir ás praias de Espinho, Granja, Vianna, Caminha etc., ou ás estações thermaes de Vidago, Pedras Salgadas e outras.

E não só para isto esses bilhetes são aproveitaveis como para agradaveis passeios ás provincias do norte e mesmo á Galliza, onde facilmente se pode ir tomando os bilhetes para Valença.

E que delicioso passeio é esse para quem deseja conhecer as bellezas d'aquellas provincias e as lindas cidades de Vigo, Pontevedra, etc.

Inauguração da estatua de José Estevão em Aveiro.—Chamamos a attenção dos leitores para os preços reduzidissimos do serviço especial para Aveiro que publicamos na secção respetiva.

Viagem a Paris.—O 3.^º serviço económico começa no dia 11, havendo d'esta vez paragem facultativa em Hendaya.

COMPANHIA PORTUGUEZA DOS CAMINHOS DE FERRO AFRICANOS

As principaes disposições dos estatutos d'esta companhia, aos quaes nos referimos no nosso numero anterior, são as seguintes:

O capital social é fixado em 200.000.000 réis, representados por 2.000 accções de 100.000 rs. cada uma, n'uma só serie, podendo elevar-se á cifra de 8.000.000.000 réis; no entanto o sello pago foi só em relação a duzentos contos de réis, somma com que se não faz nenhum caminho de ferro.

A sociedade tem por fim:

1.^º A construcção e exploração do caminho de ferro de Benguela a Catumbella com os direitos e garantias com que foi dada a sua concessão a Desirée Eduardo L. Braga.

2.^º A construcção e exploração de quaisquer outros caminhos de ferro e vias de comunicação em Africa, que forem ulteriormente concedidas á companhia, ou que ella obtenha por concurso, arrendamento, compra, subrogação, fusão ou por outro qualquer modo.

3.^º O uso fructo e exploração de todas as matas e minas, officinas metallurgicas, fabricas, machinas ou quaisquer outros estabelecimentos que venham a ser posteriormente concedidos á sociedade, tomados de arrendamento, ou por ella comprados e destinados á exploração dos caminhos de ferro pertencentes á mesma companhia.

4.^º A organisação e exploração de todos os meios de transporte por terra ou por agua que possam ser estabelecidos ou tomados de arrendamento, salvo todos os privilegios e concessões já outorgadas.

5.^º A realisação de qualquer melhoramento publico que tenha por fim beneficiar as povoações servidas pelos caminhos de ferro da companhia, e outrossim auxiliar a criação de qualquer companhia que para o referido fim se organize.

No artigo quinto dizem os estatutos que a companhia obriga-se a cumprir integralmente as condições com que foi feita a concessão a Desirée Eduardo L. Braga.

A companhia é administrada por um conselho composto pelo menos de cinco membros e pelo maximo de treze, eleitos em assembléa geral.

Dois dos membros do conselho de administração são para todos os efeitos considerados e nomeados administradores delegados, um em Lisboa outro em Benguela, sendodes de já nomeado para administrador delegado, em Lisboa, José Maria Pereira de Lima, e administrador delegado, em Benguela, Eduardo Braga.

A maioria do conselho de administração será composta de cidadãos portuguezes domiciliados em Portugal.

Conforme a faculdade resultante do artigo 171.^º, § unico do codigo commercial portuguez, o primeiro conselho de administração durará tres annos, salvo o caso de revogação do mandato resolvido em assembléa geral, e será composto dos seguintes individuos:

Conselheiro Augusto Cesar Barjona de Freitas, presidente, Alfredo de Oliveira Sousa Leal, Antonio Vito dos Reis e Sousa, Costantino José Vianna, Eduardo Braga e dr. José Maria Pereira de Lima. Substitutos: Manuel José de Andrade e Francisco Martins Ramos Guimarães. Os restantes, até treze, poderão ser nomeados por este conselho de administração sob proposta do administrador delegado em Lisboa, ficando em todo o

caso salvo o direito de revogação á assembléa geral Findos os tres annos a renovação será completa, sem prejuizo do direito de reeleição durante as administrações dos tres annos.

O conselho fiscal será composto de um presidente e quatro membros effectivos e tres supplentes, e este conselho durará pelo mesmo periodo de tempo que o conselho de administração; sendo, passado esse tempo, renovado nos termos do artigo 23.^º, e sendo desde já nomeados:

Presidente, conselheiro Francisco Cardoso de Almeida Albuquerque.

Membros effectivos: conselheiro Ernesto Madeira Pinto, Agostinho Lucio da Silva, dr. Feliciano Gabriel de Freitas.

Supplentes: José Maria da Costa, João Philippe Troca, Cesar de Oliveira.

A companhia não distribuirá dividendo enquanto a linha não fôr aberta á exploração.

Os encargos de juro e amortiscação das obrigações emittidas serão pagos pelo rendimento liquido da exploração e pelos subsídios ou garantias de juro que a companhia tem ou possa vir a ter para as outras concessões.

EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE PARIS

As grandes companhias de caminhos de ferro.—De um nosso collega extractamos as seguintes interessantes noticias, motivadas pelo grande successo da exposição universal de Paris.

Sobretudo depois do principio do mez, tem havido um movimento consideravel de passageiros, do qual as companhias de caminhos de ferro teem começado a sentir os efeitos.

A companhia do Norte, só por si, não tem tido menos de 270.000 passageiros, a mais, para Paris, na primeira quinzena d'este mez, em comparação com igual periodo do anno passado, representando um augmento total de 42 %, o qual atinge a 57 % pelo que diz respeito a passageiros da linha e *banlieue*.

Este augmento consideravel tem-n'a obrigado a um desdobramento d'uma grande parte dos trens, produzindo alguns inconvenientes no transito, que hoje desappareceram já, graças ás providencias adoptadas, coincidindo este serviço extraordinario, principalmente com os numerosos trens especiaes organizados para Paris.

Assim, na linha principal a maior parte dos trens e designadamente nos internacionaes para a Inglaterra, Belgica e Alemanha, vão estes ser desdobrados, tanto á ida, como á volta.

Na linha da *banlieue*, o numero dos trens foi aumentado desde o 1.^º de julho. O serviço na linha de Paris-Argenteuil ficará independente do das linhas de Pontoise e Valmondois, sendo a partida de Paris fixada aos cinco minutos de cada hora, e o retorno aos quatorze minutos.

As linhas de Pontoise e de Valmondois serão servidas por trens directos que partirão geralmente de Paris aos vinte e cinco minutos de cada hora, desde as 7 e 25 da manhã até ás 10 e 25 da noite. No retorno a chegada a Paris foi fixada no primeiro minuto de cada hora.

A fim de evitar difficuldades no transporte para Paris ou vice versa, d'accordo com os negociantes, estabeleceu em Saint Denis trens de ida e volta em cada hora para transporte de passageiros a Grenelle e ao Campo de Marte, cujos preços são bastante reduzidos: 1 fr. 20, 1.^ª classe; o fr. 80, 2.^ª classe; o fr. 75, 3.^ª classe.

A companhia de Orleans creou bilhetes a preços reduzidos de ida e volta, destinados a conceder facilidades muito vantajosas aos operarios que queiram visitar a exposição, com o fim de lhes proporcionar o exame dos trabalhos executados pelos industriaes de França e do estrangeiro. Estes bilhetes são validos por 8 dias, e distribuidos a grupos de operarios, cuja viagem seja patrocinada pelas camaras de commercio, pelos comités d'artes e manufaturas e pelos gerentes dos estabelecimentos a que pertençam.

Além d'isto, esta mesma companhia, a quem lh'o requisite, venderá bilhetes de assignatura trimestraes com uma reducção de 40% sobre os bilhetes especiaes que já tem d'esta denominação e por este prazo, n'um percurso excedente a 50 kilometros.

A companhia de l'Est creará oitenta trens especiaes compostos de carruagens de 2.^a e 3.^a classe, nos quaes os passageiros serão admittidos mediante o pagamento de bilhetes com uma grande reducção de preços, validos por 4 ou 5 dias, conforme a estação seja ou não mais proxima de Paris.

Não pareça diminuto este prazo, se se attender principalmente a que se teve em vista que aos passageiros, de 3.^a classe sobretudo, não lhes convém demorar-se muito tempo em Paris, levando, como levam sempre, o seu farnel nas viagens que fazem n'estes trens especiaes.

O caminho de ferro da Exposição.—Estão, ha uns dias, chamando a attenção publica umas lindas farrugens azues, onde tudo é azul—cortinas, assentos, tapetes, etc.—que a companhia do caminho de ferro da Exposição adicionou a cada um dos seus comboios.

A direcção d'essa companhia acaba de obter auctorização para, de futuro, compor cada comboio de cinco carruagens de 2.^a classe, descobertas, com 60 logares; um wagon-salão com 10 logares, destinado ás senhoras que receiem as correntes d'ar; e uma carruagem de 1.^a classe, descoberta, com 48 logares.

Este melhoramento em nada diminue o numero de logares de 2.^a classe previsto pelo caderno d'encargos, o qual limitava os comboios ao comprimento de cincuenta metros, porquanto a carruagem supplementar de 1.^a classe pôde ser adicionada depois d'um novo arranjo, feito, durante a noite, nas vias das estações da Concordia e do palacio das Machinas.

O publico tem agora á sua disposição, desde as 9 horas da manhã até á meia noite, 252 comboios, onde encontra diariamente mil logares.

Com tão vantajosas condições de transporte, os viajantes poderão embarcar á medida que vão entrando nas estações, e assim se porá termo ás interminaveis aglomerações de povo que até aqui se viam todas as tardes, principalmente aos domingos.

Movimento excepcional de passageiros.—Dizem de Calais que aumentou consideravelmente o movimento de passageiros nos caminhos de ferro inglezes, em consequencia da Exposição.

Durante o primeiro semestre d'este anno, esse movimento foi: pela via Calais-Douvres de 133:711 passageiros, pela via Boulogne Folkeston de 42:141, e pela via Dieppe-Newhaven de 49:041.

LINHAS PORTUGUEZAS

Linha urbana do Porto.—O estado dos trabalhos ha poucos dias era o seguinte:

O tunnel da China, que tem 80 metros de comprimento, prestes a concluir.

No tunnel do Seminario, de 200 metros de comprimento, terminado o revestimento em dois terços da extensão; o alargamento da galeria, do lado das Fontainhas, continua regularmente.

Os trabalhos do tunnel da Ave-Maria correm com a maxima celeridade. As installações estão concluidas, faltando apenas a installação da ponte provisoria de madeira para atravessar a passagem, muito difficult, da Aguada, que foi resolvida por meio de um verdadeiro viaducto, que constitue uma innovação no genero, e foi projectado pelo distincto engenheiro-empreiteiro das obras, o sr. Hippolyte de Baère.

Nos trabalhos do tunnel da Ave-Maria estão empregados 370 operarios.

No poço da rua do Duque de Loulé, a 30 metros de profundidade, principiou-se a entrada em galeria. As installações mechanicas, para a elevação dos entulhos por meio de uma machine de vapor, são de novo systema.

No poço do passeio das Fontainhas, a galeria de avançamento tem já 50 metros de comprimento. Para a elevação dos entulhos e para o serviço das alvenarias o engenheiro-empreiteiro vae installar tambem uma locomotiva a vapor.

Teem continuado os trabalhos de perfuração dos poços n.^os 1 e 2. O primeiro tem já perfurados 72^m,30, e o segundo 18^m,20.

—Veio ha dias a Lisboa o sr. Augusto Cesar Justino Teixeira, digno e illustrado director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, sendo portador do projecto definitivo da estação central dos caminhos de ferro, em S. Bento.

Em virtude do parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, a estação foi ampliada tanto para o lado da rua da Madeira como da rua do Loureiro, dando-se ao edificio proporções que o tornam mais amplo e mais bem proporcionado.

De Mira a Cantanhede.—Diz o *Globo* que a empreza particular, organisada em Coim, que construiu o caminho de ferro de Mira, trata agora de prolongar esta linha ferrea até Cantanhede, cabeca de um concelho muito importante pelo seu commercio e pelas suas industrias.

Este caminho de ferro é de grande importancia para a agricultura, porque transporta da costa de Mira estrumes marítimos magnificamente fertilizadores; alem d'isso a ligação da via hoje existente com as outras linhas de viação accelerada pode contribuir para fazer de Mira uma praia de banhos, até hoje abandonada por causa da falta de transportes.

Linha do Valle do Lima.—Segundo diz a *Aurora do Lima*, progridem com extraordinaria actividade os estudos de campo da linha ferrea do valle do Lima, feitos pelo distincto engenheiro sr. Paulo de Barros. Ainda ha pouco principiados em Vianna do Castello, encontram-se hoje em Ponte do Lima, isto é, em uma extensão de 28 kilometros approximadamente.

Esta linha, seguindo sempre o formosissimo valle do Lima, vae entroncar na Ponte da Barca na linha de Braga a Monsão, estudada o anno passado. A linha do valle do Lima deve ter 50 kilometros de extensão, e pela região que atravessa é de uma belleza unica. Não duvidamos em afirmar que, construida que seja, é a linha do paiz de mais formosa paisagem.

Segue a margem direita do rio Lima até á povoação de Lanhezes,—onde se faz uma feira quinzenal de primeira importancia,—passando para a margem esquerda a jusante do sitio das Devezas. E' a passagem mais estreita do rio n'aquelle valle larguissimo.

Segundo afirmou o engenheiro, o traçado é feito de modo a ficar a linha ao abrigo das inundações.

Na extensa agra da Correlhá, ha uma recta na extensão de mais de 3 kilometros, que é d'uma belleza excepcional.

Domina-se a grande distancia uma enorme extensão do valle, orlado nas suas vertentes de formosissimas quintas acastelladas, seguindo o traçado quasi paralelamente ao rio.

—Consta-nos que a ponte sobre o rio Lima é feita, não só para o caminho de ferro, mas ainda para viação carreteira, que n'aquelle local é extraordinaria. Julgamos mesmo que no ministerio competente já estão dadas as ordens para no projecto da ponte se attender áquelle fim.

—Tem estado em Ponte do Lima o engenheiro Paulo de Barros, que tem sido incansavel n'estes estudos. Parece, segundo ouvimos, que a estação d'esta villa é na Lapa, o que vale dizer que é no centro da povoação, quasi cercada pelas casas e logares mais commenciaes. Ha um verdadeiro regosijo por este facto.

Aquelle sitio, além do mais apropriado para uma estação, tem ainda vantagem de ser de um facil accesso, não só pela estrada real n.º 27, mas ainda por algumas ruas da villa.

Nova linha funicular. — A companhia de viação urbana a vapor pediu licença á camara, para tirar apontamentos das plantas que a camara possue, para os estudos da linha funicular entre a rua Nova do Almada e o largo de S. Vicente. A camara deferiu o pedido.

LEILÃO DA COMPANHIA REAL

No dia 5 do mez proximo futuro e dias seguintes, por intervenção do agente Casimiro C. da Cunha, na estação principal d'esta companhia em Lisboa no Caes dos Soldados.

Em virtude do art. 33.º das disposições communs ás tarifas geraes d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica, nos dias e local supra indicados, pelas 11 horas da manhã, de todas as remessas, existentes nas estações, de data anterior a 20 de maio de 1889, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se portanto os consignatarios das remessas de que poderão ainda receber-as pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição do Trafego na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 4 do mez proximo futuro, das 10 horas da manhã até ás 3 horas da tarde.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

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 accções, ou 10.000 réis por accção.

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 efectuado desde já.

Pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa

OS DIRECTORES

*Antonio Jose Alves de Castro.
Zofimo Consigliari Pedroso.*

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de julho de 1889.

As tendencias favoraveis, consignadas no boletim anterior, se não se mantiveram em toda a plenitude, tambem não se convertem em amarga desillusão.

A atitude dos diversos mercados conservou-se, é verdade, bastante indecisa, mas, mettendo em linha de conta as preocupações da politica interna n'alguns paizes, (com especialidade a França), e as da politica externa d'effeitos mais geraes, não pode dizer-se que os ultimos dias de julho fossem inteiramente desanimadores.

As eleições dos conselhos geraes em França, não tendo correspondido ao que esperavam Boulanger e seus partidarios, deve sobretudo influir, como já começou a dar-se, para que o mercado de Paris melhore notavelmente e com elle os demais em que a attitude frouxa das bolsas francesas produzia desagradavel impressão.

Por emquanto, um grande elemento de firmeza tem-se mantido: é o de serem abundantes as disponibilidades nos grandes centros financeiros.

E' certo que em Londres a affluencia de recursos ao mercado livre é devida ao reembolso dos consolidados 3 % que não aceitaram a conversão para 2 1/4 % e que é do Banco d'Inglaterra que tem sahido grande parte das sommas que o tesouro tem pago,—que este terá de levantar novamente do mercado por meio d'emissões de bilhetes a curto e longo prazo, mas se isso tem mais cedo ou mais tarde de succeder fatalmente para pagamento de seu débito ao Banco, não deixa de ser altamente favorável á bolsa a disposição de largas sommas a juro tão baixo como o que vigora actualmente — 1 1/4 e 1 3/8 % — ou cerca de metade da taxa official do Banco central.

A exportação d'ouro para França continua a accentuar-se pelas causas já anteriormente expostas, mas este facto se tem elevado as reservas do Banco de França a nível tal que elle possue presentemente o mais avultado Stock do mundo em ouro, nem por isso as transacções de desconto e outras concessões de credito teem com ella aproveitado muito, estando como estão sanguardo ainda as feridas provenientes dos desastres de Panamá, *Comptoir d'Escompte* e syndicato do cobre, que tão avultados prejuizos causaram á França.

No que a feição dos mercados financeiros se apresentou mais favorável foi na continuação do movimento de compras para capitalização das pequenas economias, em todos os mercados, aproveitando elles assim a baixa que a liquidação desastrosa de fim de junho iniciára.

No nosso mercado as transacções de especulação são raras e só avultam as para emprego definitivo de capital, ordinariamente.

Posto que os preços se tenham mantido com firmeza, a energia do movimento de capitalização não tem diminuido, passando desapercebido o mal estar dos mercados externos, traduzido pela indecisão que acima consignámos.

Todos os valores sustentam preços mais altos que no começo do mez, com especialidade as inscrições e as obrigações prediales, que bem depressa recuperaram a cotação que tinham antes de cortado o coupon de 1 de julho, o que representa alta notavel.

E' a esta circunstancia que se deve a resolução do Credito Predial, anunciada ha dias, de não aceitar mais propostas para empréstimos em obrigações prediales de 4 1/2 % e sim em 4 % garantindo o estabelecimento o preço de 85.000 réis aos mutuários.

No mercado de capitais disponíveis não ha alteração digna de chónica a registrar. O juro continua baixo de 3 1/2 % a 5 1/2 % para descontos de papel de primeira ordem e reportes de valores de confiança sem dificuldade nas concessões de credito.

No mercado cambial continua a grande procura de papel sobre Paris, cujos preços estão altos bem como o da divisa Londres, utilizado em grande parte para cobertura dos saques sobre França, na falta de papel directo devido á menor exportação de vinhos para aquelle paiz, que os tem dispensado já pela má qualidade da ultima colheita, ja pelas immoderadas exigencias dos exportadores.

A proxima colheita em França, apresentando-se má, por effeito dos estragos das geadas e do *mildeur*, deve contribuir para aumentar a procura de vinhos portuguezes. Em Bordeus ja subiram os preços do genero. Oxalá a alta continue e os nossos exportadores a aproveitem para que não se agrave, antes cesse brevemente o desequilibrio do mercado cambial, por emquanto só revellado pela carestia do cambio, visto como as necessidades da liquidação internacional muito embora anomales teem sido satisfeitas sem outra dificuldade.

B. dos Santos.

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

BOLSAS	TITULOS	DIAS										
		22	23	24	25	26	27	29	30	31	—	—
Lisboa . .	Ações C.º de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	412.500	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa	—	71.000	71.000	71.000	—	71.000	71.000	—	—	—	—
	» Ascensores " "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes	—	—	—	85.300	85.300	85.400	85.400	85.300	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	85.300	85.300	85.400	85.400	85.300	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	85.500	87.000	86.800	87.000	—	86.700	86.600	—	—	—	—
Paris . .	Ações C.º de Ferro Portuguezes	615	620	—	617,50	—	615	620	615	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	—	240	205	485	—	—	207,70	207,50	—	—	—
	» Norte de Espanha	381	—	382	382	383	394	394	390	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C. de Ferro Portuguezes	339	339	338	360	359	359	359	359	359	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	345,50	344	345,50	—	340	342	344	344	—	—	—
	» Norte de Espanha, 1.ª hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	484,50	487,50	487,50	487,50	485	485	485	485,42	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	97	97	97	97	97	97	97	97	—	—	—
Amsterd. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	97,75	98,50	97,00	97,00	96,50	96,50	97,50	97,50	—	—	—
Bruxellas . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	96	96	96	96	96,50	96,50	96,50	96,50	—	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1889			1888			TOTAES		DIFERENÇA A FAVOR DE	
		KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	1889	1888	1889	1888
PORUGAL	de a			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede (1)	9 15	Julho	580	53.980:000	93.068	580	50.300:000	86.724	1.401.830:000	4.303.265:000	103.565:000
	16 22	"	65.090:000	112.924	"	50.560:000	87.172	1.460.920:000	1.351.825:000	148.095:000	—
Nota rede não garantida (2)	9 15	Julho	82	8.209:000	100.109	82	7.744:000	94.073	155.809:000	430.103:380	23.705:620
	16 22	"	10.272:000	125.268	"	7.320:000	89.268	166.081:000	437.423:380	28.637:620	—
" " garantida (3)	9 15	Julho	168	1.008:000	23.857	97	3.197:000	32.958	902.950:000	48.366:140	41.928:860
	16 22	"	1.765:000	28.363	"	3.140:000	35.163	95.060:000	34.806:140	43.253:860	—
Sul e Sueste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro	25 4	Julho	353	24.293:866	60.322	345	43.486:848	44.019	445.350.075	379.487:636	36.462:443
Beira Alta	25 4	Julho	253	3.849:220	23.000	253	4.894:448	49.333	485.316:696	146.857:435	38.659:561
Guimaraes	4 19	Junho	34	4.228:385	36.428	34	4.274:960	37.498	49.341:900	49.733:670	—
HESPAÑA	de a			Pesetas	Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Espanha	9 15	Julho	2776	4.460:702	529	2776	4.389:283	500	34.956:230	34.463:490	3.792:740
	16 22	"	4.498:449	539	"	4.387:966	499	36.434:378	32.551:456	3.902:922	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	9 15	Julho	2672	4.034:445	385	2672	994:346	372	27.666:369	26.737:336	909:033
	25 4	Julho	793	253:792	320	793	236:087	297	6.105:278	5.526:738	878:540
Andaluzes	2 8	"	493:466	243	"	476:605	222	6.598:745	5.703:344	893:404	—
Almansa-Valença-Tarragona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres Portugal	9 15	Julho	429	65.140	152	429	63.343	139	1.702:949	1.393:760	109:180

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

LINHAS ESTRANGEIRAS

Norte de França. — Do extenso relatorio, apresentado á assembléa geral d'esta companhia em 30 de abril, extractamos os seguintes curiosos esclarecimentos.

O numero de kilometros explorados em 31 de dezembro de 1888 era de 3:590 kilometros, havendo um aumento de 100 kilometros em relação a igual epoca de 1887, em consequencia da abertura das linhas ou secções de Thiant a Lourchey, de Laon a Sains e de Laon a Roroy.

O percurso dos trens foi em 1888 de 38.071:305 kilometros ou mais 1.939:011 kilometros que no exercicio precedente.

1852 kilometros das linhas d'esta companhia são percorridos pelos novos trens-tramways inaugurados dentro d'este exercicio. Transportaram 62€:821 passageiros.

O producto total elevou-se em 1888 a 170.966:008,71 fr. e sendo em 1887 de fr. 165.631:579,80, este exercicio accusa um aumento de fr. 5.334:428,91.

Este aumento tornou-se mais consideravel, principalmente, em passageiros por fr. 897:639,95 e em pequena velocidade por fr. 4.651:312,51, sendo o de passageiros devido especialmente á receita proveniente dos trens-tramways, e o de pequena velocidade á diminuição de tarifas.

As despezas elevaram-se á cifra de fr. 78.842:743,01 apresentando sobre as de 1887, que foram de fr. 76.544:551,60, um aumento de 2.298:191,41, ocasionado pela abertura das novas linhas e inauguração do serviço de trens tramways, que deram á sua parte um accrescimo de despesa no serviço das estações e trens de fr. 433:029,50.

TEMPORADA DE BANHOS DO MAR E AGUAS MINERAES

Bilhetes validos por 60 DIAS para as principaes praias de banhos do mar e localidades d'aguas THERMAES

Primeiro dia de venda, 10 de julho. — Ultimo dia de venda, 20 de outubro. — Ultimo dia para regresso, 31 de outubro.

Preços

Das estações abaixo ás da frente e volta	Classes	Espinho ou Genuja	Braga ou Barcelos	Povo de Varzim	Caldas d'Aregos ou Viana	Ancora, Caminha, Valença, Móedo ou Regua
Santa Comba Dão...	1. ^a	2:900	5:000	5:000	6:000	7:000
	2. ^a	2:550	3:850	3:850	4:850	5:350
	3. ^a	1:600	2:800	2:800	3:500	4:000
Carregal do Sal.....	1. ^a	3:300	5:400	5:400	6:400	7:400
	2. ^a	2:600	4:100	4:100	5:100	5:600
	3. ^a	1:850	3:050	3:050	3:750	4:250
Nellas e Mangularde...	1. ^a	3:800	5:900	5:900	6:900	7:900
	2. ^a	3:000	4:500	4:500	5:500	6:000
	3. ^a	2:150	3:350	3:350	4:050	4:550
Fornos de Algodres, Celorico e Villa Franca das Naves.....	1. ^a	5:000	7:100	7:100	8:100	9:100
	2. ^a	3:900	5:400	5:400	6:400	6:900
	3. ^a	2:800	4:000	4:000	4:700	5:200
Pinhel e Guarda	1. ^a	5:750	7:850	7:850	8:850	9:850
	2. ^a	4:500	6:000	6:000	7:000	7:500
	3. ^a	3:200	4:400	4:400	5:100	5:600
Cerdeira e Villar Formoso.....	1. ^a	6:000	8:100	8:100	9:100	10:100
	2. ^a	4:700	6:200	6:200	7:200	7:700
	3. ^a	3:500	4:700	4:700	5:400	5:900

Condições

1.^a Os bilhetes d'este serviço só tem validade entre os pontos n'elles indicados.

2.^a Só serão admissíveis nos comboios ordinarios que tenham carruagens das classes correspondentes e correspondencia entre as estações indicadas nos mesmos.

3.^a É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem.

Os excedentes serão taxados pelo PRECO REDUZIDO 0,7 réis cada 10 kilogrammas e kilometro, com as despezas accessorias respectivas a cada uma das linhas.

4.^a Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio será considerado nullo.

Lisboa, 1 de julho de 1889.

COMMERCIO PORTUGUEZ

JANEIRO A ABRIL DE 1888-89

Importação

Valores em mil réis	1888	1889
Animaes e seus productos.....	639:641	1.020:433
Lã e pellos.....	623:499	622:805
Seda.....	466:100	465:043
Algodão.....	1.158:281	1.265:759
Linho e seus congeneres.....	278:989	277:171
Madeira.....	302:199	316:567
Substanc as mineraes, vidro, crystal e productos ceramicos.....	932:313	1.066:315
Metaes.....	788:517	924:336
Substancias alimenticias.....	4.335:191	3.411:052
Instrumentos, machinas, apparelhos e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura.....	739:732	834:419
Diversas substancias e productos.....	354:450	373:599
Manufacturas diversas.....	943:891	601:070
Mercadorias livres de direitos, mas sujeitas ao imposto de 2 por cento «ad valorem» para portos e barras.....	1.437:786	1.589:474
Mercadorias livres de direitos de importação e de outro qualquer imposto.....	1.295:054	2.033:046
Tabaco em bruto.....	193:167	215:595
Taras.....	29:206	23:001

Resumo :

Valor da moeda.....	1.147:023	1.992:288
Valor de diversas mercadorias (incluindo as taras).....	13.371:083	13.087:397
Total dos valores importados..	14.518:106	15.079:685

Exportação

Animaes e seus productos.....	77:283	94:608
Lã e pellos.....	107:771	92:399
Seda.....	5:196	3:824
Algodão.....	30:584	31:095
Linhos.....	7:977	6:598
Madeira.....	42:566	38:557
Substancias mineraes, vidro, crystal e productos ceramicos.....	133:456	168:608
Metaes.....	52:681	84:172
Substancias alimenticias.....	5.592:932	5.248:759
Instrumentos, machinas, apparelhos e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura.....	47:032	41:413
Diversas substancias e productos.....	729:953	656:068
Manufacturas diversas.....	76:327	90:300
Mercadorias livres de direitos.....	1.252:851	1.540:733

Resumo :

Valor da moeda.....	156:393	381:208
Valor das diversas mercadorias.....	8.000:316	7.722:826
Total dos valores exportados..	8.156:709	8.104:034

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Relatorio do Conselho d'Administração

(Continuado do n.º 36)

As receitas e despezas indicadas no presente mappa acham-se

detalhadas, em relação a cada uma das linhas que formam a rede explorada, nos mappas n.º 1 e 2 juntos a este relatorio.

Movimento geral de passageiros
e mercadorias

O movimento de passageiros e mercadorias nas diversas linhas

foi o seguinte:

Designação das linhas	Número de passageiros		Número de toneladas de grande velocidade		Número de toneladas de pequena velocidade	
	1887	1888	1887	1888	1887	1888
Leste e Norte	1.216:824	1.482:127	16:865	16:880	467:828	516:209
Ramal de Cáceres	29:246	31:820	831	955	65:843	52:446
Ramal de Coimbra	105:240	123:847	1:242	1:567	22:245	24:437
Lisboa Cintra e T. Vedras	-	504:573	-	1:383	-	88:938
Total	1.351:310	2.142:367	18:938	20:785	555:886	682:030

Os detalhes estatisticos, relativos ao movimento de passageiros e mercadorias, acham-se indicados nos mappas n.º 3 e 4 annexos a este relatorio. No mappa n.º 5 indicamos as quantidades de mercadorias transportadas.

O movimento internacional dos transportes procedentes ou destinados a Espanha nas fronteiras de Valencia d'Alcantara e Badajoz no exercicio de 1888, comparado com o de 1887, é o seguinte :

Quantidades	Fronteira de Badajoz				Fronteira de Valencia de Alcantara				
	Natureza do transporte	1888	1887	Diferenças em 1888		1888	1887	Diferenças em 1888	
		A mais	A menos	A mais	A menos			A mais	A menos
Passageiros (numero)	21.222	22.195	973	-		18.463	18.178	-	285
Grande velocidade (toneladas)	1.244	1.487	57	-		1.490	994	196	-
Pequena velocidade (toneladas)	19.672	19.664	8	-		38.077	56.739	-	18.662
Total (toneladas) ...	20.916	20.851	65	-		39.267	57.733	-	18.466
Passageiros	39.921\$212	43.711\$375	-		3.790\$363	50.441\$464	49.861\$906	579\$558	-
Grande velocidade ..	16.256\$415	16.376\$421	-		120\$006	13.573\$459	13.022\$700	550\$759	-
Pequena	77.519\$600	80.612\$300	-		3.092\$700	93.920\$469	122.629\$400	-	28.708\$634
Total réis	133.697\$227	140.700\$296	-		7.003\$069	157.935\$392	185.513\$706	-	27.578\$316

Renovação de via nas linhas de Leste e Norte

Durante o exercicio de 1888 fez-se a renovação de 5178 metros de via até 31 de dezembro; ficaram substituídos os carris de ferro pelos d'aco em 499:392^m nas vias geraes e de resguardo, faltando portanto em 31 de dezembro de 1888, para terminar este trabalho, 28:608 metros.

Procedendo-se no exercicio de 1889 à collocação da 2.^a via entre Lisboa e o Entroncamento, na extensão de 107 kilometros da linha de Leste, o trabalho de renovação de via deve ficar termi-

nado n'este exercicio, passando para renovação os carris d'aco de 30 kilogr. por metro corrente, que são substituídos pelos de 40 kilogr. empregados na 2.^a via entre Lisboa e Carregado.

Inventario do material circulante

O material circulante da Companhia em 31 de dezembro de 1888 era o designado no mappa seguinte, no qual também indicamos a situação do mesmo material em igual data de 1884.

Situacao em 31 de dezembro de 1888 e 1884

MACHINAS E TENDERS	Anno 1888	Anno 1884
Machinas tenders 1, 2, 5 a 7, 01 a 08.....	13	5
4 rodas conjugadas, 17 a 22.....	6	6
4 rodas conjugadas, 23 a 31.....	9	9
4 rodas conjugadas, 32 a 37.....	6	6
4 rodas conjugadas, 41 a 51.....	10	8
6 rodas conjugadas, 101 e 102.....	2	2
6 rodas conjugadas, 103 a 109.....	7	7
6 rodas conjugadas, 110 a 135.....	26	26
6 rodas conjugadas, 151 a 153.....	8	-
8 rodas conjugadas, 201 a 208.....	8	-
Total.....	95	69
CARRUAGENS E WAGONS	Anno 1888	Anno 1884
Carruagens reaes.....	3	3
Carruagens de 1. ^a classe com 1 coupé simples e 1 coupé com 3 fauteuils camas.....	6	6
Toilette-camas.....	3	3
Salões.....	10	5
1. ^a classe.....	62	40
A transportar.....	84	57

Transporte.....	84	57
1. ^a e 2. ^a classe.....	25	15
1. ^a , 2. ^a e 3. ^a classe.....	10	-
1. ^a , 2. ^a e 3. ^a classe com corredor central.....	5	-
2. ^a classe.....	96	62
2. ^a e 3. ^a classe com 2 andares.....	5	-
3. ^a classe.....	176	114
Fourgons.....	70	50
Cavallaricas.....	19	15
Wagons fechados.....	402	332
Wagons para gado miúdo.....	23	13
Plata-formas.....	567	397
Wagons para mineral.....	16	16
Wagons de bordas altas.....	256	186
Wagons para balastro com caixa móvel.....	300	-
Wagons de socorro e serviço.....	11	8
Wagons cisternas.....	3	2
Total.....	2.068	1.267

2.^a Secção

Linhas de Madrid-Cáceres-Portugal

Os resultados da exploração das linhas de Madrid-Cáceres-Portugal no exercício de 1888, comparados com os do exercício de 1887, foram os seguintes:

Designação	Importâncias		Diferenças em 1888	
	1887	1888	a mais	a menos
Receitas do Trafego	562.339\$588	565.513\$713	3.174\$125	-
Receitas fóra do Trafego	17.536\$405	23.198\$417	5.661\$712	-
Total da receita da exploração	579.875\$993	588.711\$830	8.835\$837	-
A deduzir :				
Encargos das obrigações	421.217\$080	419.355\$406	-	1.861\$674
Impostos em França e Hespanha.....	8.245\$030	10.324\$210	2.079\$180	-
Dividendo de 10 francos ás acções.....	90.000\$000	90.000\$000	-	-
Despesas da exploração	350.995\$376	372.403\$282	21.407\$906	-
Total a deduzir	870.457\$486	891.782\$898	21.325\$412	-
Deficit para ser pago pela Companhia Portugueza	290.581\$493	303.071\$078	12.489\$585	-

Movimento de passageiros e mercadorias

O movimento geral d'estas linhas no exercício de 1888, comparado com o de 1887, dá os seguintes resultados:

Designação	Quantidades		Diferenças em 1888	
	1887	1888	a mais	a menos
Passageiros (numero)	212.643	216.078	3.435	-
Mercadorias				
Grande velocidade (toneladas)	3.721	3.798	77	-
Pequena velocidade	154.283	154.646	363	-

Percorso dos comboios

Em 1888 o percurso dos trens foi de 851.551; no exercício de 1887 este percurso tinha sido de 767.855, o que dá um aumento de 83.697 kilómetros de trem, que justifica completamente o aumento das despesas de exploração.

Inventario do material circulante

O inventario do material circulante das linhas de Madrid-Cáceres-Portugal era em 31 de dezembro de 1888 o seguinte:

Locomotivas

Machinas de passageiros.....	20
Machinas de mercadorias.....	24
Total.....	44

Carruagens

Salões.....	2
Toilettes-camas.....	3
1. ^a classe.....	19
2. ^a classe.....	33
3. ^a classe.....	40
A transportar.....	97

Transporte.....	97
Coupé e 2. ^a classe.....	1
Mixtas das 3 classes.....	5
Mixtas de 2. ^a e 3. ^a classes.....	5
Ambulancias postaes e 3. ^a classe.....	5
Carruagens celulares.....	3

Total.....

116

Wagons

Fourgons.....	35
Wagons cavallariças.....	6
Wagons fechados.....	148
Wagons jaulas.....	47
Wagons plata-formas.....	386
Wagons de bordas de 1. ^a	155
Wagons de balastro.....	60
Wagons de socorro.....	3

Total.....

840

(Continua.)

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUEZES*Banhos da Amieira*

Avisa-se o público de que, desde 8 de junho de 1889, ha um serviço entre a estação d'Amieira e Banhos da Amieira, em ligação com os comboios n.^{as} 501 e 401, pela forma seguinte:

Figueira, partida, 1,50, t.;—Amieira, chegada, 2,12, t., partida, 2,15, t.;—Banhos d'Amieira, chegada, 2,17, t., partida, 5,30, t.;—Amieira, chegada, 3,32, t., partida, 3,48, t.;—Figueira, chegada, 4,10 t.

Os passageiros que se destinem a este apeadeiro pelo comboio n.^º 71 que ali pára, pagarão como se se destinassem a Amieira. No mesmo caso os passageiros que ali tomarem o comboio 72, pagarão como se procedessem de Amieira.

Os que se destinarem, quer pelo comboio n.^º 71 quer pelo 501, para as estações de Amieira e mais além, ou os que pelo 72 ou 401 se dirigirem ao apeadeiro vindos d'essas estações, pagarão como se procedessem ou se destinassem a Telhada, segundo o caso.

*Bilhetes de ida e volta entre Figueira
e Banhos da Amieira*

Desde 29 de julho de 1889, haverá na estação da Figueira bilhetes de ida e volta para banhos da Amieira, pelos preços seguintes:

1.^a classe, 500; 2.^a, 400 e 3.^a, 300 réis.

Não é permitido aos passageiros que se dirijam a este apeadeiro, ou d'ele procedam, o transporte de bagagens,

sendo só consentido o dos pequenos volumes que possam levar consigo nas carroagens.

Fica sem efeito o aviso B. 251, de 8 de junho de 1889.

INAUGURAÇÃO DA ESTATUA A JOSÉ ESTEVÃO
EM AVEIRO

Grandes festas nos dias 11, 12 e 13 de agosto de 1889.

—Cortejo cívico.—Passeio fluvial.—Recita de gala.

—Regata e brilhantes illuminações.

Por motivo d'estas festas, haverá bilhetes especiais de *ida e volta* por preços muito reduzidos e validos para:

Ida nos dias 9 a 12 e volta nos dias 11 a 14, pelos comboios ordinários, excepto os rápidos.

As estações que vêndem d'estes bilhetes são Lisboa, a Pombal e Barquinha a Crato, Coimbra, Souzellas, Mealhada, Mogofóries, Oliveira do Bairro, Estarreja, Ovar, Esmoriz, Espinho, Granja, Valladares, Gaya e Porto.

Os preços dos bilhetes são:

De todas as estações compreendidas entre Lisboa e Pombal, e entre Barquinha e Crato para Aveiro, 2.^a classe, 2 $\frac{1}{2}$ 500; 3.^a classe, 1 $\frac{1}{2}$ 800.

De Coimbra, 1.^a classe, 1 $\frac{1}{2}$ 800; 2.^a 1 $\frac{1}{2}$ 400 e 3.^a 1 $\frac{1}{2}$ 000 réis.

Do Porto, 1.^a classe, 2 $\frac{1}{2}$ 000; 2.^a 1 $\frac{1}{2}$ 300 e 3.^a 800 réis.

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

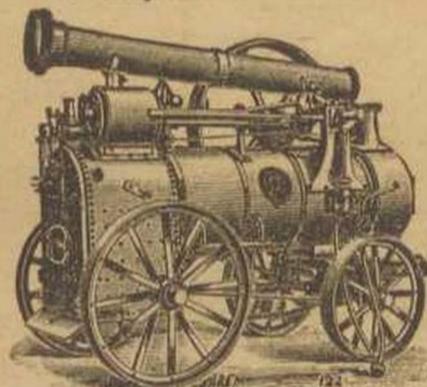
Lisboa, 29 de julho de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA
Pedro Ignacio Lopes

RUSTON, PROCTOR & C. A.

LINCOLN, INGLATERRA

20:500

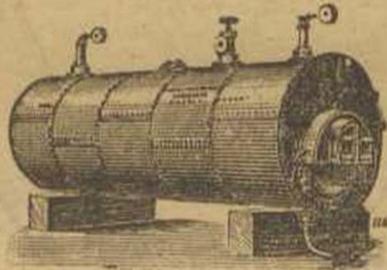
LOCOMOVÉIS E TRILHADORES
VENDIDASMachinas de vapor
De alta pressão
e Compound

Locomóveis de alta pressão e Compound

LOCOMOTORAS

ESCAVADORAS

Machinas para minas

Enviam-se
catalogos

CALDEIRAS

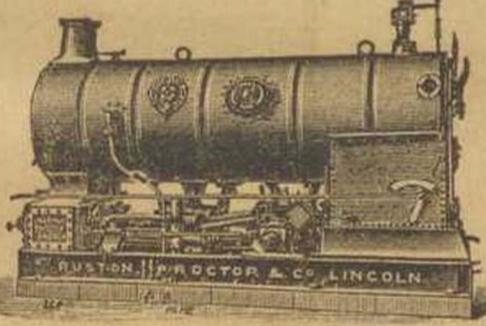
BOMBAS CENTRIFUGAS

Serras circulares

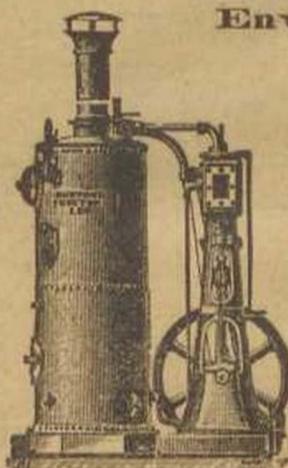
Agente em Portugal

COMPANHIA CENTRO AGRICOLA INDUSTRIAL

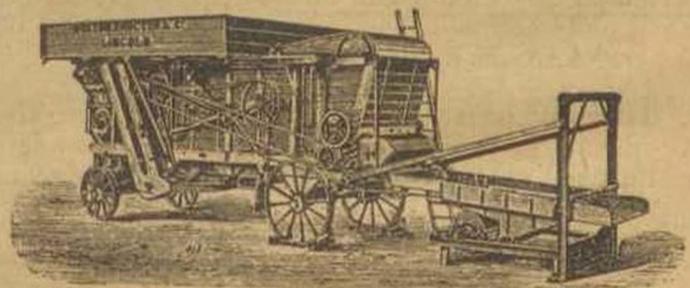
21, 23, 25, R. do Arco Bandeira, 27, 29, 31

Enviam-se
CATALOGOS242
PRIMEIROS
PREMIOSTrilhadoras
Moinhos para canas
de açucar

Motore para luz eléctrica



Machinas verticais

Trilhadora de vapor com triturador e compressoras
de palhaMachinas com condensação, alta pressão
e Compound

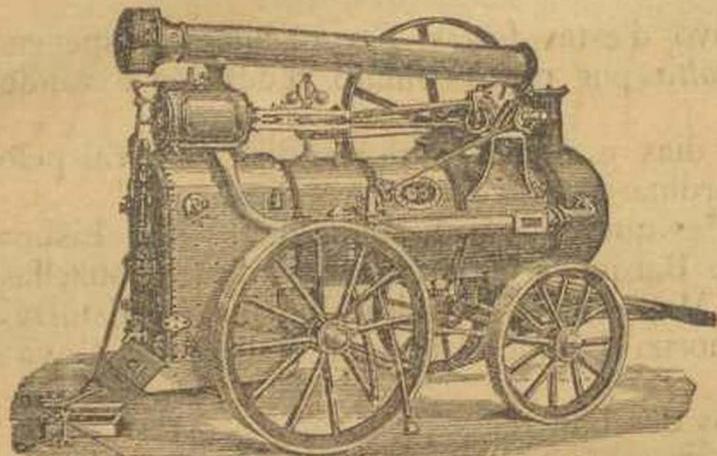
Exposição Universal, Barcelona, 1888. Dois primeiros prémios. Medalhas de ouro.

Exposição Universal, Bruxelas, 1888. Dois primeiros prémios. Medalhas de ouro.

Exposição de Agricultura, Aquila (Itália), 1888. Primeiro prémio. Medalha de ouro.

COMPANHIA

Real Promotora da Agricultura Portugueza



ALA POENTE DO MERCADO 24 DE JULHO

Aterro da Boa Vista — LISBOA

Endereço telegraphico

AGRICULTURA LISBOA PINTO DA COSTA & F.[°]

N.º telephonico 334

Delegação nc Porto

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 Exposiçao Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

Grande Fabrica

DE

Productos Chimicos

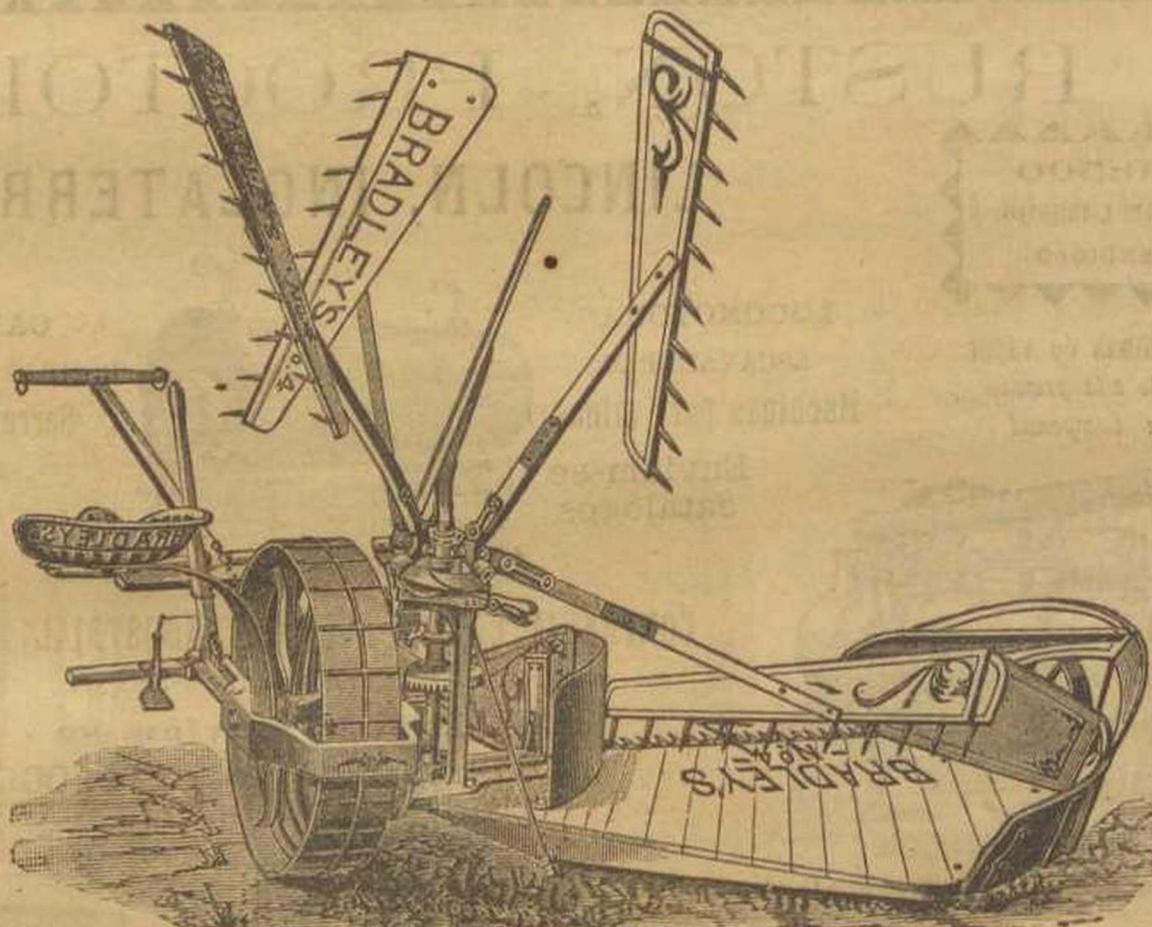
POVOA DE SANTA IRIA

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

Exposiçao 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

Empreza Industrial Portugueza

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

CONSTRUCCÕES NAVAES COMPLETAS

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

E DE

COFRES Á PROVA DE FOGO

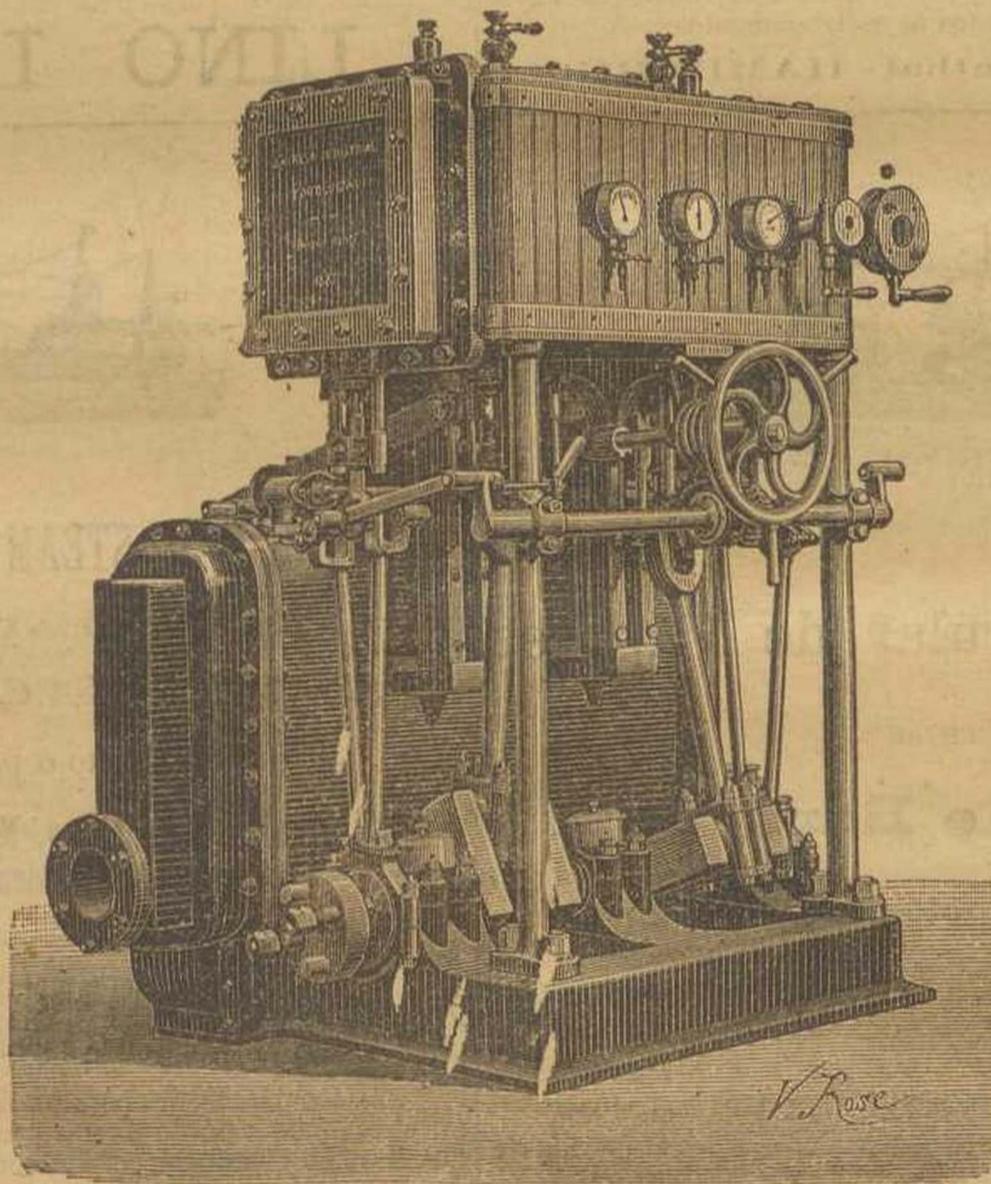
CANALISACÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

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

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

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

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



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

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

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

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, LISBOA

AUGUSTO BLUMENTHAL - HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS

ENTRE

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

Expedições para Gibraltar

Por via de LONDRES

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Espanha

PELOS RÁPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA - SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 11, 18 e 25 de cada mês

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO

EM

Coimbra, Porto, Elvas, Badajoz,
Valencia d'Alcantara, Caceres, Plasencia, Navalmoral,
Talarera de la Reina e Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferregal de Cima, 2

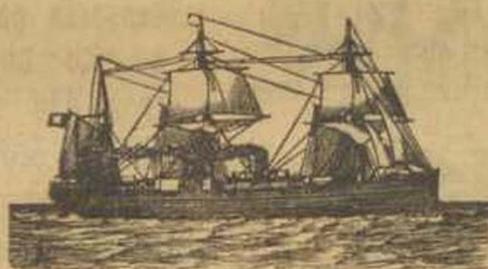
Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal - HAMBURGO

EM MADRID

Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2



Carreira Regular de Vapores

ENTRE

Lisboa e Bordéus

Servida pelos vapores

Kolga.....	capitão	Appelgren
Corfitz Beckfriis.....	"	Khysell
Trelleborg.....	"	Pettersson
Gustaf Tilberg	"	Axelsen
Pollux	"	Westerberg
Castor	"	Mastson

AGENTES

Henry Burnay & C.^a - Lisboa**Prytz & C.^a - Bordéus**

MATERIAES DE CONSTRUCCÃO

Nos armazens de J. LINO se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios á construcção urbana tales como-

Madeiras de todas as quantidades.

Vigamentos.

Taboados.

Barrotames.

Portas feitas.

Soalhos apparelhados.

Parquets nacionaes e estrangeiros.

Madeiras para marcenaria.

Madeiras para carruagens.

Molduras para guarnecimentos.

Recortes de madeiras.

Fasquiados, etc., etc., etc.

Utensilios para obras.

Material ceramico.

Tubos de grés da melhor qualidade.

Cimento de Portland.

Pozzolana dos Açores.

Tijolos de todas as dimensões.

Tijolos refractarios ingleses.

Barros refractarios, idem Ladrilhos de mosaicos nacionaes e estrangeiros.

Azulejos brancos e de cores.

Vazos e balaustres para platibandas.

Telha franceza legitima das melhores fabricas de Marsella.

Placas esmaltadas para numeração.

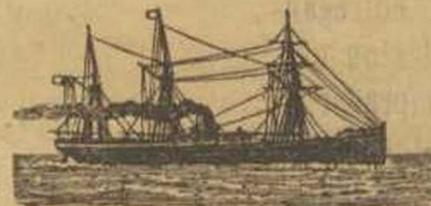
Ornatos em zinco.

Feltro asphaltado.

Pregaria d'arame.

Além de todos os referidos artigos, para facilitar aos srs. proprietarios e architectos a acquisição de quaisquer outros materiaes de que necessitem para suas obras, J. LINO encarrega-se de os fornecer com a maior promptidão e nas melhores condições possiveis, podendo para esse fim dirigir-se pelo correio a J. LINO, rua nova do Caes do Tojo, 35, ou pelo telegrapho a

LINO - LISBOA



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 5 de agosto o paquete «La Plata»

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

Para Southampton e Antuerpia

O paquete «Tamar» esperado em 1 ou 2 de agosto.

As accommodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos 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 Capelistas, 1.^o

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