

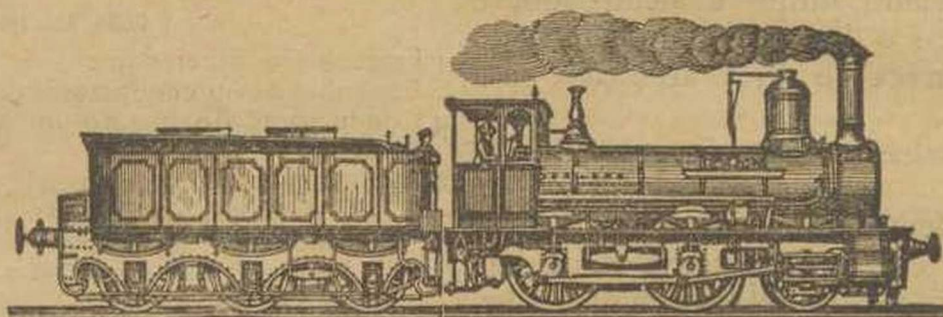
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHNA

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

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, continuação do que demos no n.º 36. Pedimos mil desculpas ao nosso distincto collaborador.

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

SUMMARIO

O ascensor da Nazareth. — Parte official, 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 mineiras. — 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 realisou 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 empresa e dos convidados, auctoridades locais, imprensa de Alcobaca, Torres-Vedras e Lisboa, etc.

A cerimonia correu animada, descendo-se no ascensor do lado esquerdo 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 realisação d'um melhoramento d'esta ordem, com o entusiasmo correspondente ao bem que d'elle desfructará.

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

Já em o nosso numero anterior demos a descripção d'esta linha, restando-nos a parte que se refere ao systema de funcionamento dos seus freios de segurança, a qual hoje daremos no final d'esta noticia, extrahida da descripção technica do distincto 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 funcionar esta linha.

Esta impressão não pode deixar de ser agradável pelo bem que funciona todo o apparelho, ao mesmo tempo que pela imponencia d'aquella linha descendo 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 Sitio — hoje enlaçadas por meio de uma communicacão 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 oceano a uma altura não inferior a 120 metros, ponto para o qual desejariamos 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 empresa desempenhou-se honrosamente da sua difficil missão; a localidade é excellente para attrahir a concorrência 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 communicacão 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 locais, quando estes incentivos lhe encherem as ruas de visitantes.

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

A descripção 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 acção dos freios é das mais importantes do mecanismo funicular e carece de séria attenção para evitar desastres.

Em tres casos é essencialissima a acção 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 paralisar 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 semelhantes 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 acção dos freios deve produzir-se automaticamente por meio de um mecanismo especial, sem contrariar a acção 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 attrito sobre os carris.

A segurança portanto fica perfeitamente garantida.

PARTE OFFICIAL

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 11 do corrente: ha por bem approvar, 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 praso legal para a conclusão das obras no respectivo troço.

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

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

Para o director da fiscalisação 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 fiscalisação 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 fiscalisação 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 20.700 réis.....	80.7000	
Gratificações, a 4.7800 réis.....	19.7200	
Ajudas de custo, a 7.7200 réis.....	28.7800	128.7000
4 Agentes fiscaes de 2.ª classe:		
Ordenados, a 16.7000 réis.....	64.7000	
Gratificações, a 3.7800 réis.....	15.7200	
Ajudas de custo, a 7.7200 réis.....	28.7800	108.7000
4 Agentes fiscaes de 3.ª classe:		
Ordenados, a 15.7300 réis.....	61.7200	
Ajudas de custo, a 7.7200 réis.....	28.7800	90.7000
12 Agentes fiscaes de 4.ª classe:		
Ordenados, a 12.7000 réis.....	144.7000	
Ajudas de custo, a 6.7000 réis.....	72.7000	216.7000
Secretaria da direcção		
1 Pagador:		
Ordenado.....	24.7000	
Gratificação..... (c) 6.7000		30.7000
1 Encarregado do expediente:		
Ordenado.....	30.7000	
Gratificação..... 6.7000		36.7000
1 Amanuense de 1.ª classe—ordenado.....		30.7000
1 Amanuense de 2.ª classe—ordenado.....		25.7000
1 Desenhador de 1.ª classe (a)		
1 Desenhador de 2.ª classe (a)		
1 Continuo—ordenado.....		15.7000
1 Servente—ordenado.....		12.7000
Secretarias das duas secções		
2 Escripturarios que saibam desenhar—ordenados a 18.7000 réis.....		36.7000
2 Serventes—ordenados, a 12.7000 réis.....		24.7000
		750.7000

(a) Os engenheiros do corpo de engenheiros de obras publicas e os conductores e desenhadores 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 eventuaes a que possam ter direito nos termos da portaria de 5 de março de 1887 serão reguladas pelas instrucções approvadas por portaria de 27 de novembro de 1868.

(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 approvar 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 fiscalisação 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 approvar 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 fiscalização do caminho de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com a proposta feita pelo director da fiscalização 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 vão designados.

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

Quadro do pessoal da direcção da fiscalização 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

46\$200

72\$000

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

- 72\$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

- 189\$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

- 1 Fiscal do trafego, estatística, pesos e medidas—ordenado (b).....

- 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 desenhadores 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 precursos que realizar por ordem do director, ajudas de custo eventuaes, que o mesmo director proporá.

Serviço de inspecção auxiliar

- 1 Inspector do movimento:

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

- 57\$000

- 1 Inspector do trafego:

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

- 57\$000

- 1 Inspector de telegraphos, relógios e balanças:

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

- 57\$000

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 25 de julho de 1889.—O conselheiro director geral, *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de Eça.*

Sua Magestade El-Rei, a quem foram presentes o projecto, datado de 20 de março ultimo, da avenida de acesso á plataforma da estação central da linha ferrea urbana de Lisboa, e bem assim a respectiva planta cadastral supplementar, datada de 8 de novembro de 1888; e os projectos datados de 21 do referido mez de março, do alpendre do pateo superior e dos pavimentos dos pateos intermedio e superior da avenida mencionada, e dos muros do pateo do Penalva de Cima, projectos apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer de 6 de maio do anno corrente da junta consultiva de obras publicas e minas, e tendo ouvido a direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes, approvar os projectos e planta cadastral mencionados, com as seguintes condições:

1.ª Que, relativamente aos muros de suporte do pateo do Penalva de Cima e dos lanços de acesso á estação para garantia da segurança dos mesmos, se tenham em attenção os effeitos que as pressões do terreno n'aquelle local teem produzido em muros já ali existentes e de extraordinarias dimensões;

2.ª Que, pelo que respeita ao serviço telegrapho-postal, seja para elle reservado um espaço de 70 a 80 metros quadrados no segundo andar do corpo B, em local de facil accesso ao publico, quando a companhia não chegue a accordo com a direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes relativamente ao arrendamento da totalidade do referido andar.

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

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

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

O CONGO BELGA

(Continuado do n.º 36)

Os documentos estatísticos recentemente publicados pelo estado do Congo mostram que o commercio se alarga. Em 1888 as exportações attingiram a quantia de 7.392.348 francos e mais de um terço d'esta importancia pertence ao commercio especial belga. A Belgica, que outr'ora era absolutamente desconhecida n'essas paragens, manda para ali exportações importantes, mas as suas importações directas de productos africanos não se elevaram em 1888 a mais de 250.000 francos pouco mais ou menos, ao passo que as de Hollanda excedem cinco milhões de francos. Nos últi-

mos tempos, contudo, as relações directas entre Antuérpia e o Zaire tomaram importância real e pode esperar-se ver em breve Antuérpia 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 minuscuro accumulou-se uma população, densa como não tem exemplo, e a sua produção 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 politica commercial na maior parte dos povos da Europa e da America tornam-nos esta tarefa cada vez mais difficil. 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 convidando-as a pôr-lhe um termo por meio de acção 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 mallogrado. 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 indiscutíveis: é a abertura de estradas percorridas pelos poderosos meios de locomoção creados pela industria moderna. Onde penetra a locomotiva, depressa surge a civilização. 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 locomotiva, 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 submete á vossa approvação apresenta por diferentes lados caracter excepcional. Ha, na vida das nações, horas em que ellas devem saber alargar os seus horisontes e dar á sua politica a orientação dos pensamentos elevados.

A Belgica, a datar de 1830, não conheceu uma hora de crise; sob a égide de instituições, que a Europa lhe assegurou, tem gozado de uma tranquillidade perfeita e accumulado sobre o seu solo grandes riquezas. Mas tão feliz sorte tem consigo grandes deveres. Cada povo deve a sua parte de esforço á civilização 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 esteril, 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 auctorizou o governo belga, no interesse do commercio e industria a subscrever por 4:000 acções do caminho de ferro Rhenano. Considerações analogas levaram o estado a subscrever nas carreiras de navegação au a dar-lhes garantia de juro.

A subscrição do thesouro belga não foi pedida só como uma prova do interesse e da confiança que a empresa lhe inspira. Era preciso por outro lado que, acceitando acções de cathogoria-especial e remunerando pela sua parte as probabilidades de um lucro, augmentasse a attracção da empresa pela quantidade de capitales que a ella concorressem. E, n'essas condições, a linha de Matadi a Stanley-Pool será o unico caminho de ferro feito n'essas longiquas regiões, sem subvenção em dinheiro, ou sem garantia de juro. Os dez milhões de francos subscriptos pelo thesouro serão representados por 20:000 acções 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 acções e a somma para amortisação, —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 acções de que será possuidor, o governo belga intervirá efficazmente na gerencia da empresa, e já está accordado que, até á concorrência 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 approvarão as propostas que temos a honra de fazer-lhes. O parlamento mostrará que aprecia

o que teem de fecundo para a Belgica o esforço e preocupações da corôa e dará um novo e poderoso testemunho de sympathia 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 acções 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 divida 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 commum a esta linha e ao ramal; soffre 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, divisorias 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 Anhões: extensão 225,0.

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

O volume total dos muros de suporte 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 menos 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, 640,0 na 2.ª e 850,00 na 3.ª

O volume de terraplenagens em toda a linha é proxima de 2:573:500,00. A 1.ª secção é que tem menor percentagem.

Em perfil ha em toda a linha:

Horizontaes 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 metallico 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 metallico 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^m,0 de vão. Pilar mais alto 20^m,0.

Viaducto do *Carqueijal*: 8 arcos de pedra, do mesmo vão. Pilar mais alto 20^m,0.

Viaducto de *Anhões*: 3 arcos de pedra do mesmo vão. Pilar mais alto 11^m,00.

Ponte de *Santa Baia*: 3 arcos de pedra; de 13^m,00 de vão.

Ponte de *Sabbadim*: 1 arco; o mesmo vão.

Ponte de *Mei*: 1 arco. Vão, 13^m,0.

Ponte de *Lordello*: o mesmo.

Ponte de *Lago*: o mesmo.

Como linha de via reduzida, isto é, de largura de 1,50 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^m,00.

Em planta o minimo dos raios foi de 150^m,0. 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: 405:612⁷840 réis ou 16:535⁷805 por kilometro.

Da 2.^a secção: 674:260⁷424 réis ou 28:343⁷449 réis por kilometro.

Da 3.^a secção: 1.023:252⁷890 réis ou 27:506⁷798 réis por kilometro; ou custo total da linha de Braga a Monsão 2:103.132⁷154 réis, ou media geral por kilometro 24:592⁷700 réis.

Não é desconsolador este orçamento, antes anima a emprehender esta obra, relativamente economica, attendendo ás importantes obras de arte que possui, 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, applaudindo e robustecendo a larga e civilisadora ini-

ciativa do ministro, que bem comprehendeu as necessidades do seu paiz, dando impulso a uma empresa 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 civilização não se alcançam de graça, nem a historia do progresso material dos povos regista que ellas 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 lança 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 empresa. 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 esperanças, 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 realisam 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 redução 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 (áquem 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 promettemos, 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 respectiva.

Viagem a Paris.—O 3.º serviço economico 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 Benguella 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 quaesquer 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 usufructo e exploração de todas as matas e minas, officinas metallurgicas, fabricas, machinas ou quaesquer 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 organização 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 realização de qualquer melhoramento publico que tenha por fim beneficiar as povoações servidas pelos caminhos de ferro da companhia, e outrossim auxiliar a creação de qualquer companhia que para o referido fim se organise.

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 effeitos considerados e nomeados administradores delegados, um em Lisboa outro em Benguella, sendodes de já nomeado para administrador delegado, em Lisboa, José Maria Pereira de Lima, e administrador delegado, em Benguella, 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 Anrade 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 Filippe Troca, Cesar de Oliveira.

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

Os encargos de juro e amortisação das obrigações emittidas serão pagos pelo rendimento liquido da exploração e pelos subsidios 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 tem começado a sentir os effeitos.

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 egual periodo do anno passado, representando um augmento total de 42 0/0, o qual attinge a 57 0/0 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 desapareceram 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 Allemanha, vão estes ser desdobrados, tanto á ida, como á volta.

Na linha da *banlieue*, o numero dos trens foi augmentado 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.

Afim 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 manufacturas e pelos gerentes dos estabelecimentos a que pertençam.

Além d'isto, esta mesma companhia, a quem lh'o requisiu, venderá bilhetes de assignatura trimestraes com uma redução de 40 % sobre os bilhetes especiaes que já tem d'esta denominação e por este praso, 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 redução de preços, validos por 4 ou 5 dias, conforme a estação seja ou não mais proxima de Paris.

Não pareça diminuto este praso, 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 fiarruagens azues, onde tudo é azul—cortinas, assentos, tapetes, etc.—que a companhia do caminho de ferro da Exposição addicionou a cada um dos seus comboios.

A direcção d'essa companhia acaba de obter auctorição 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 recebem 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 cincoenta metros, porquanto a carruagem suplementar de 1.^a classe pôde ser addicionada depois d'um novo arranjo, feito, durante a noite, nas vias das estações da Concor dia 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 agglomerações de povo que até aqui se viam todas as tardes, principalmente aos domingos.

Movimento excepcional de passageiros.—Dizem de Calais que augmentou 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, continúa 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 difficil, da Aguada, que foi resolvida por meio de um verdadeiro viaducto, que constitue uma innovação no genero, e foi projectado pelo distincto engenheiro-empregado 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 machina 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-empregado vae installar tambem uma locomotiva a vapor.

Tem 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 empresa particular, organizada em Coim, que construiu o caminho de ferro de Mira, trata agora de prolongar esta linha ferrea até Cantanhede, cabeça 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 maritimos 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 affirmar que, construida que seja, é a linha do paiz de mais formosa paizagem.

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

Na extensa agra da Correlhã, 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 parallelamente 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 commerciaes. 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 possui, 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 recebê-las 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 acções, ou 10.000 réis 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.

Pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa

OS DIRECTORES

Antonio José Alves de Castro.
Zofino Consiglieri 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 converteram em amarga desillusão.

A attitudo dos diversos mercados conservou-se, é verdade, bastante indecisa, mas, mettendo em linha de conta as preoccupações 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 attitudo frouxa das bolsas francezas 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 acceitaram a conversão para 2 $\frac{3}{4}$ % e que é do Banco d'Inglaterra que tem sahido grande parte das sommas que o thesouro 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 debito ao Banco, não deixa de ser altamente favoravel á bolsa a disposição de largas sommas a juro tão baixo como o que vigora actualmente — 1 $\frac{1}{4}$ e 1 $\frac{3}{8}$ % — ou cerca de metade da taxa official do Banco central.

A exportação d'ouro para França continua e accentuar-se pelas causas já anteriormente expostas, mas este facto se tem elevado as reservas do Banco de França a nivel tal que elle possui 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 sangrando 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 favoravel foi na continuação do movimento de compras para capitalisação das pequenas economias, em todos os mercados, aproveitando ellas 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 capitalisação não tem diminuido, passando despercebido 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 prediaes, 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 circumstancia que se deve a resolução do Credito Predial, annunciada ha dias, de não acceitar mais propostas para empréstimos em obrigações prediaes de 4 $\frac{1}{2}$ % e sim em 4 %, garantindo o estabelecimento o preço de 85.000 réis aos mutuários.

No mercado de capitales disponiveis não ha alteração digna de chronica a registrar. O juro continua baixo de 3 $\frac{1}{2}$ % a 5 $\frac{1}{2}$ % para descontos de papel de primeira ordem e reportes de valores de confiança sem difficuldade 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 devida á menor exportação de vinhos para aquelle paiz, que os tem dispensado já pela má qualidade da ultima colheita, já pelas immoderadas exigencias dos exportadores.

A proxima colheita em França, apresentando-se má, por effeito dos estragos das geadas e do *mildeu*, deve contribuir para augmentar a procura de vinhos portuguezes. Em Bordeus já subiram os preços do genero. Oxalá a alta continue e os nossos exportadores a aproveitem para que não se aggrave, 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 anormaes teem sido satisfeitas sem outra difficuldade.

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. ^{as} de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	442,500	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa	—	71.000	71.000	71.000	—	71.000	71.000	—	—	—	—	—
	» Ascensores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. ^{as} de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» 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. ^{as} de Ferro Portuguezes	645	620	—	647,50	—	645	620	645	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	—	240	205	185	—	—	207,70	207,50	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha	384	—	382	382	385	394	394	390	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes	359	359	358	360	359	359	359	359	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	345,50	344	345,50	—	340	342	344	344	—	—	—	—
	» Norte Hespanha, 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. 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	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		de 2		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Campanha Real	Antiga rede (1)	9 15 Julho	580	53.980:000	93:068	580	50.300:000	86:724	1.401.830:000	1.304.265:000	103.565:000	—
		16 22 " "	"	65.090:000	112:224	"	50.560:000	87:472	1.469.920:000	1.354.825:000	118.095:000	—
				—	—		—	—	—	—	—	—
		9 15 Julho	82	8.209:000	100:109	82	7.744:000	94:073	455.809:000	430.403:380	25.705:620	—
		16 22 " "	"	10.272:000	125:268	"	7.320:000	89:268	466.081:000	437.423:380	28.657:620	—
				—	—		—	—	—	—	—	—
	Nova rede não garant. (2)	9 15 Julho	168	4.008:000	23:857	97	3.497:000	32:938	902.950:000	48.366:440	44.928:860	—
		16 22 " "	"	4.765:000	28:363	"	3.440:000	35:163	95.060:000	54.806:440	43.253:860	—
				—	—		—	—	—	—	—	—
				—	—		—	—	—	—	—	—
	Sul e Sueste			—	—		—	—	—	—	—	—
				—	—		—	—	—	—	—	—
		25 1 Julho	353	24.293:866	60:322	345	45.486:848	44:019	445.350:075	379.487:636	36.462:443	—
	Minho e Douro			—	—		—	—	—	—	—	—
				—	—		—	—	—	—	—	—
		25 1 Julho	253	5.849:220	23:000	253	4.894:448	49:333	485.546:696	446.857:435	38.659:561	—
	Beira Alta			—	—		—	—	—	—	—	—
				—	—		—	—	—	—	—	—
		4 10 Junho	34	4.228:385	36:428	34	4.274:960	37:498	49.344:900	49.755:670	—	443:770
	Guimarães			—	—		—	—	—	—	—	—
				—	—		—	—	—	—	—	—
HESPAÑHA				Pesetas	Peset.*		Pesetas	Peset.*	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
		9 15 Julho	2776	4.469:702	529	2776	4.389:283	500	34.956:230	34.463:490	3.792:740	—
	Norte de Hespanha	16 22 " "	"	4.498:449	539	"	4.387:966	499	36.434:378	32.554:456	3.902:922	—
				—	—		—	—	—	—	—	—
		9 15 Julho	2672	4.034:445	385	2672	994:346	372	27.666:369	26.757:336	909:033	—
	Madrid-Zaragoza-Alicante			—	—		—	—	—	—	—	—
				—	—		—	—	—	—	—	—
		25 1 Julho	793	253:792	320	793	236:087	297	6.405:278	5.526:738	878:540	—
	Andaluzes	2 8 " "	"	493:466	243	"	476:605	222	6.598:745	5.703:344	895:401	—
				—	—		—	—	—	—	—	—
				—	—		—	—	—	—	—	—
	Almansa-Valença-Tarragona			—	—		—	—	—	—	—	—
				—	—		—	—	—	—	—	—
		9 15 Julho	429	65:440	152	429	63:543	139	4.702:949	4.593:760	109:180	—
	Madrid-Caceres Portugal			—	—		—	—	—	—	—	—
				—	—		—	—	—	—	—	—

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

LINHAS ESTRANGEIRAS

Norte de França. — Do extenso relatório, apresentado á assembleia 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 augmento de 100 kilometros em relação a egual epoca de 1887, em consequencia da abertura das linhas ou secções de Thiant a Louches, 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 626:821 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 augmento de fr. 5.334:428,91.

Este augmento 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 despesas elevaram-se á cifra de fr. 78.842:743,01 apresentando sobre as de 1887, que foram de fr. 76.544:551,60, um augmento de 2.298:191,41, occasionado pela abertura das novas linhas e inauguração do serviço de trens tramways, que deram á sua parte um accrescimento 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 às da frente e volta	Classes	Espinho ou Granja	Braga ou Barcellos	Povo de Varzim	Caldas d'Aregos ou Vianna	Ancora, Caminha Valença, Molado ou Regua
Santa Comba Dão...	1. ^a	2:000	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 Mangualde...	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 Fran- ca 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 For- moso.....	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 teem validade entre os pontos n'elles indicados.

2.^a Só serão admissiveis 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 PREÇO REDUZIDO 0,7 réis cada 10 kilogrammas e kilometro, com as despesas 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 congenes.....	278:989	277:171
Madeira.....	302:199	316:567
Substancias 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, aparelhos 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	31:995
Linhos.....	7:977	6:568
Madeira.....	42:666	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, aparelhos 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	1.546:733

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 despesas indicadas no presente mappa acham-se

detalhadas, em relação a cada uma das linhas que formam a rede explorada, nos mappas n.ºs 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	Numero de passageiros		Numero de toneladas de grande velocidade		Numero de toneladas de pequena velocidade	
	1887	1888	1887	1888	1887	1888
Leste e Norte	4.216.824	4.482.127	16.865	16.880	467.828	516.209
Ramal de Caceres	29.246	31.820	834	955	65.813	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	4.351.310	2.142.367	18.938	20.785	555.886	682.030

Os detalhes estatísticos, relativos ao movimento de passageiros e mercadorias, acham-se indicados nos mappas n.ºs 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 Hespanha nas fronteiras de Valencia d'Alcantara e Badajoz no exercicio de 1888, comparado com o de 1887, é o seguinte:

		Fronteira de Badajoz				Fronteira de Valencia de Alcantara			
Natureza do transporte		1888	1887	Differenças em 1888		1888	1887	Differenças em 1888	
				A mais	A menos			A mais	A menos
Quantidades	Passageiros (numero)	21.222	22.195	973	-	18.463	18.178	-	285
	Grande velocidade (toneladas)	1.244	1.187	57	-	1.190	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
Importancias	Passageiros	39:921\$212	43:711\$575	-	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\$100	-	28:708\$631
	Total réis	133:697\$227	140:700\$296	-	7:003\$069	157:935\$392	185:513\$706	-	27:578\$314

Renovação de via nas linhas de Leste e Norte

Durante o exercicio de 1888 fez-se a renovação de 5:178 metros de via até 31 de dezembro; ficaram substituidos os carris de ferro pelos d'aço 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 a 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'aço de 30 kilogr. por metro corrente, que são substituidos 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 tambem indicamos a situação do mesmo material em igual data de 1884.

Situação 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
Cavallariças.....	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 movel.....	300	-
Wagons de soccorro e serviço.....	11	8
Wagons cisternas.....	3	2
Total.....	2:068	1:267

2.^a Secção

Linhas de Madrid-Caceres-Portugal

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

Designação	Importancias		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\$117	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	-	-
Despezas da exploração	330:995\$376	372:103\$282	21:107\$906	-
Total a deduzir	870:457\$486	891:782\$898	21:325\$412	-
Deficit para ser pago pela Companhia Portuguesa	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	—

Percurso 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 augmento de 83:697 kilometros de trem, que justifica completamente o augmento das despesas de exploração.

Inventario do material circulante

O inventario do material circulante das linhas de Madrid-Caceres-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.....	10
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 cellulares.....	3
Total.....	116

Wagons

Fourgons.....	35
Wagons cavallariças.....	6
Wagons fechados.....	148
Wagons jaulas.....	47
Wagons plata-formas.....	386
Wagons de bordas de 1. ^{ra}	155
Wagons de balastro.....	60
Wagons de soccorro.....	3
Total.....	840

(Continúa.)

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Banhos da Amieira

Avisa-se o publico 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.ºs 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 permittido aos passageiros que se dirijam a este apeadeiro, ou d'elle procedam, o transporte de bagagens,

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

Fica sem effeito 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 civico.—Passeio fluvial.—Recita de gala.
—Regata e brilhantes illuminações.

Por motivo d'estas festas, haverá bilhetes especiaes 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 ordinarios, excepto os rapidos.

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

Os preços dos bilhetes são:

De todas as estações comprehendidas entre Lisboa e Pombal, e entre Barquinha e Crato para Aveiro, 2.ª classe, 27500; 3.ª classe, 17800.

De Coimbra, 1.ª classe, 17800; 2.ª 17400 e 3.ª 17000 réis.

Do Porto, 1.ª classe, 27000; 2.ª 17300 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

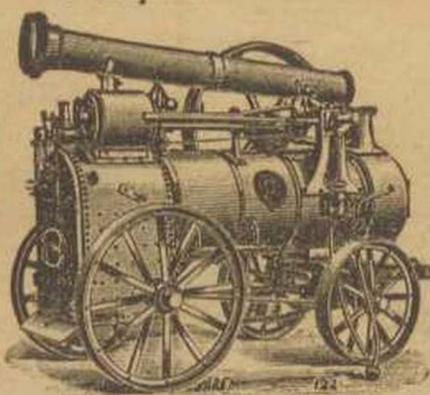
RUSTON, PROCTOR & C.^A

LINCOLN, INGLATERRA

20:500

LOCOMOVEIS E TRILHADORAS
VENDIDAS

Machinas de vapor
De alta pressão
e Compound

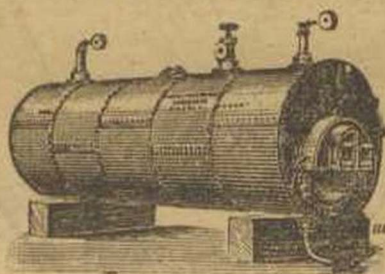


Locomoveis de alta pressão e Compound

LOCOMOTORAS
ESCAVADORAS

Machinas para minas

Enviam-se
catalogos



Agente em Portugal

COMPANHIA CENTRO AGRICOLA INDUSTRIAL

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

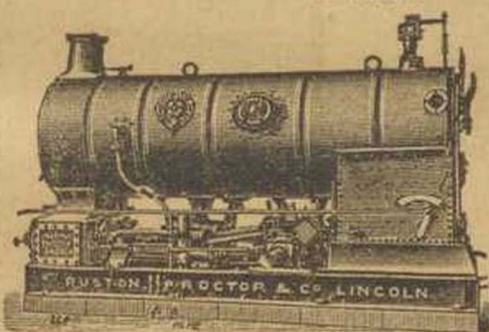
Enviam-se
CATALOGOS

CALDEIRAS
BOMBAS CENTRIFUGAS
Serras circulares

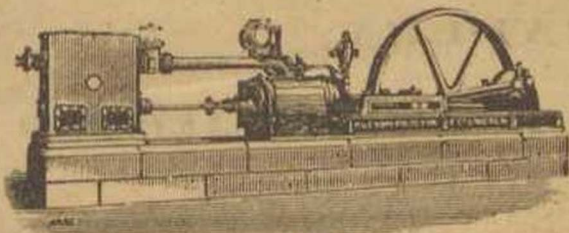
242

PRIMEIROS
PREMIOS

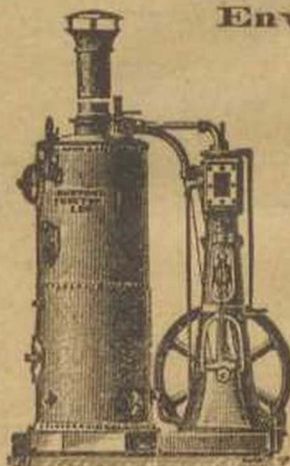
Trilhadoras
Moinhos para cannas
de assucar



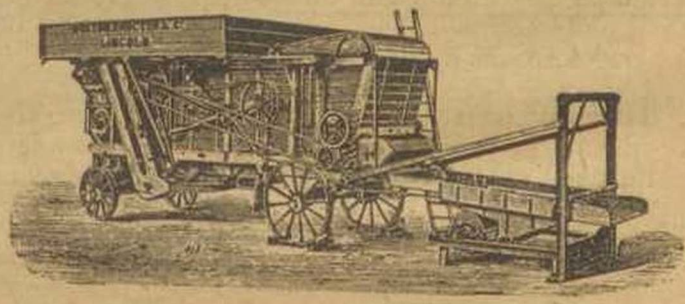
Motore para luz electrica



Machinas com condensação, alta pressão e Compound



Machinas verticaes

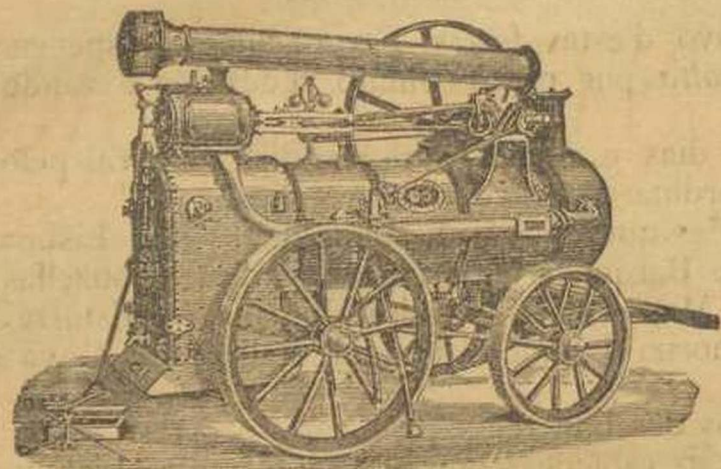


Trilhadora de vapor com triturador e compressoras de palha

Exposição Universal, Barcelona, 1888. Dois primeiros premios. Medalhas de ouro.
Exposição Universal, Bruxellas, 1888. Dois primeiros premios. Medalhas de ouro.
Exposição de Agricultura, Aquila (Italia), 1888. Primeiro premio. Medalha de ouro.

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

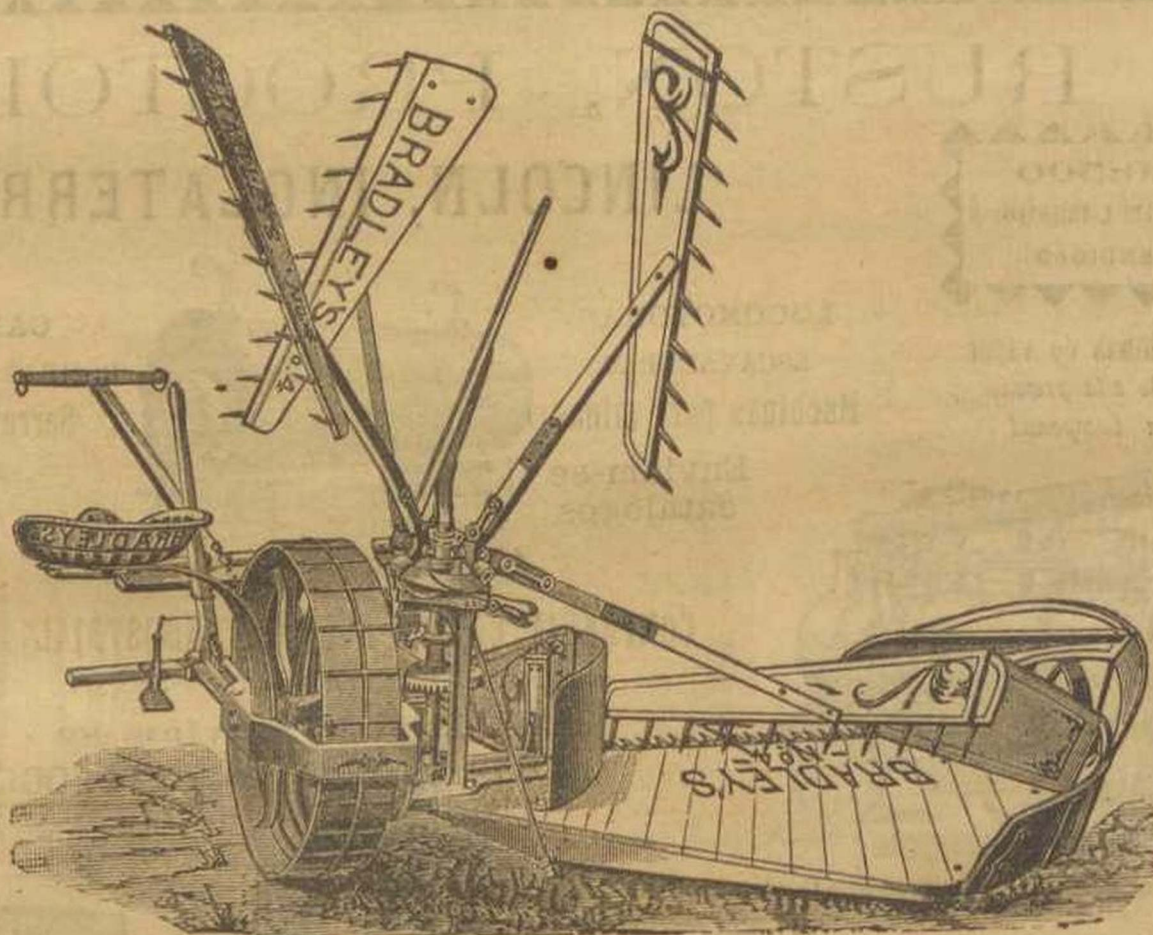
Aubos chimicos e organicos para todas as culturas unicos preparados em Portugal
bem pulverisados e premiados com Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

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

Empresa Industrial Portuguesa

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

CONSTRUCCOES NAVAES COMPLETAS

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

E DE

COFRES À PROVA DE FOGO

CANALISAÇÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

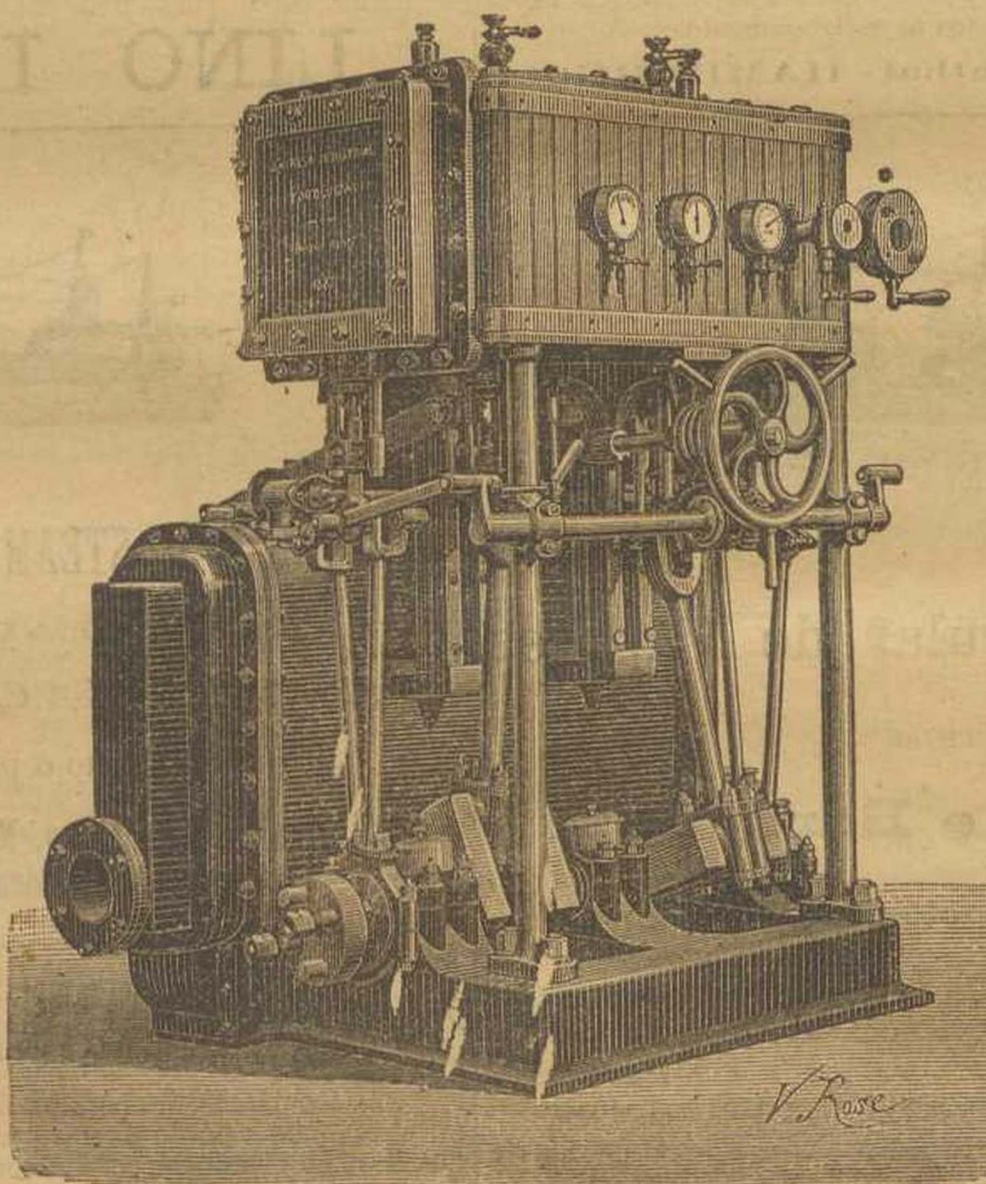
Tubos de ferro para as mesmas fundidos em rampa e ao alto

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

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

Machina

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



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

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

Machina

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

EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, LISBOA

AUGUSTO BLUMENTHAL - HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS

ENTRE

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

Expedições para Gibraltar

Por via de LONDRES

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA--SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 11, 18 e 25 de cada mez

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

E AS

ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO

EM

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

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferregial de Lima, 2

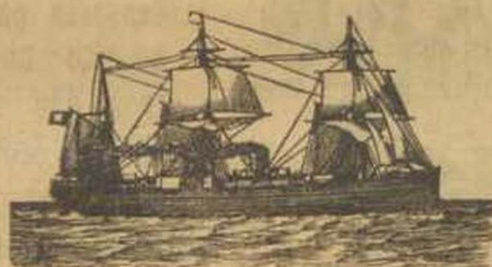
EM MADRID

Cezar Fereal

Calle de la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal - HAMBURGO



Carreira Regular de Vapores

ENTRE

Lisboa e Bordsaus

Servida pelos vapores

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

AGENTES

Henry Burnay & C.^a - LisboaPrytz & C.^a - Bordsaus

MATERIAES DE CONSTNBRUCCÃO

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

Madeiras de todas as qualidades.

Vigamentos.

Taboados.

Barrotames.

Portas feitas.

Soalhos aparelhados.

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 Marseilha.

Placas esmaltadas para numeração.

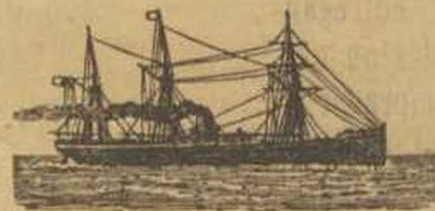
Ornatos em zinco.

Feltro asphaltado.

Pregaria d'arame.

Além de todos os referidos artigos, para facilitar aos srs. proprietarios e architectos a aquisição de quaesquer 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, Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton e Antuerpia

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

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

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

AGENTES

LISBOA

KNOWLES RAWES & C.^a31, Rua dos Capellistas, 1.^o

PORTO

W. C. TAIT & C.^a

23, Rua dos Inglezes, 23