

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHIA

Contendo uma Parte Official por despacho de 5 de Março de 1888 do Ministerio das Obras Publicas

PROPRIETARIO DIRECTOR—L. de Mendonça e Costa

ENGENHEIRO CONSULTOR—C. Xavier Cordeiro

REDACÇÃO—Conde Barão, 18—Lisboa

AVISO IMPORTANTE

Com o proximo numero distribuiremos as **novas tarifas especiaes das linhas da Companhia Real** applicaveis aos transportes em **grande velocidade tanto na antiga como na nova rede**, e daremos sobre ellas todos os esclarecimentos para completo conhecimento do publico.

SUBSCRIPÇÃO NACIONAL PARA A DEFEZA DO PAIZ

Redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 5.000
C. Domingues, Paris..... 2.250
Manuel Borges da Silva, Lisboa..... 4.500
Continúa aberta n'esta redacção.

SUMMARIO

A revisão das tarifas das linhas do Estado—O insulto inglez—Manifestações estrangeiras—Commemoração—Liga Patriótica do Norte—Parte official, decretos de 9 de janeiro, e portarias de 31 de janeiro, 7, 8 de fevereiro—Tarifas de transporte—Notas de viagem—XIV Génève—Companhia Transatlantica—Publicações recebidas—Estatística geral dos Correios e Telegraphos—Revue des Chemins de Fer économiques et Tramways—Commercio Portuguez—A rede dos Estados-Unidos—Carteira dos Accionistas—Boletins Financeiros, de Lisboa por B. dos Santos, de Paris por G. Pessard—Cotações—Receitas dos caminhos de ferro—Rendimento do Saint-Gothard—Associação Industrial Portugueza—Entre collegas—Estabelecimento portuguez em Madrid—Linhas portuguezas, Os rapidos do Porto, Ramal de Vizeu, Carris de ferro de Lisboa, Estação do Campo Pequeno, De Loanda a Ambaca, Leixões—Salamanca—Linhas hespanholas—Transporte de Carvão. Atravez dos Pyreneos. A companhia Madrid-Zaragoza. Um tramway em Madrid. De Penaranda a Aguilla dos Caballeros—Linhas estrangeiras, Duas pontes gigantescas—Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa (conclusão do relatório)—Avisos de serviço—Annuncios.

A REVISÃO DAS TARIFAS DAS LINHAS DO ESTADO

TEM-SE reunido repetidas vezes, e continua trabalhando com afino, a comissão nomeada por portaria de 10 de setembro de 1889, para a revisão das tarifas das linhas ferreas do Estado, portaria que publicámos na *Parte official* da nossa folha de 21 d'esse mez.

As reuniões teem sido presididas pelo sr. ministro das obras publicas que está na disposição de acompanhar sempre estes utilissimos trabalhos, difficeis e delicados por prenderem de um lado, com os interesses de todo o commercio, industria e agricultura das zonas

atravessadas por aquellas rêdes e ainda de pontos bem distantes do paiz, e por outro, por não poder deixar de se attender n'elles á salvaguarda dos interesses do estado e das companhias subvencionadas por este.

Para facilitar o andamento do estudo formulou-se um questionario e nomearam-se sub-commissões, para responder-lhe, tendo já sido dadas as respostas que, depois de discutidas, irão servindo de base ao projecto das tarifas a elaborar.

Do que sabemos que até hoje se tem tratado, podemos concluir que as alterações terão por fim unificar, quanto possivel, as tarifas das rêdes portuguezas, e isto tanto na grande como na pequena velocidade, abrangendo assim os dois principaes factores do trafego das linhas ferreas—passageiros e mercadorias.

Mas, por isso mesmo que o trabalho é longo e complexo, não será de mais que digamos alguma coisa sobre as modificações que pensamos se poderiam introduzir nas actuaes tarifas, das poucas em que se poderia tentar a uniformidade; e dizemos das poucas, e tratamos de tentativas, porque é nosso parecer, como o de todos os que se dedicam a este genero de trabalhos, que a uniformidade completa de tarifas é uma deusa mythologica que nunca poderá presidir á exploração de caminhos de ferro.

Quando em tempo aqui tratámos da unificação de tarifas, tão reclamada pelos congressos agricolas¹ expozemos logo bem clara a nossa opinião, considerando aquella, pura aspiração de sonhadores exaltados, nada mais.

Porque, se ha apenas na parte que se refere a tarifas geraes, ou tarifas *maximas* de applicação, alguns artigos em que a unificação poderá fazer-se, para contento dos inventores do que consideramos pura utopia, logo depois vem o systema da tarifa especial, que tem que obedecer a factores de outra ordem de importancia, e que, sendo esta bem differente em cada linha, modifica por completo aquella uniformidade.

Já o caderno de encargos não pôde ser igual em cada linha, porque são sempre differentes as condições do traçado e perfil, varias as exigencias das expropriações a fazer, nunca eguaes as obras d'arte, e raras vezes parecidas as condições dos mercados para os titulos a emitir.

Reunir todos estes elementos, bitolal-os, apreciar os resultados do encargo que representam, e depois achar o quociente do preço a adoptar como remuneração do serviço que o caminho de ferro presta, é o mais que se pode fazer para estabelecer a tarifa *maxima* de cada linha; mas juntar ainda essas bases de todas ellas, para obter typos geraes uniformes, é recorrer a um calculo de médias, tão largo, tão desprendido de elementos precisos, que se torna impossivel applical-o, sem receio

¹ Vidé artigos «O congresso agricola» no n.º 5 do 1.º anno, pag. 68.

de se commetter um erro economico, caminhando no terreno de probabilidades irrealisaveis.

N'esta ordem de ideias, repetimos: os poucos artigos em que a uniformidade se póde procurar são: passageiros, bagagens e telegrammas.

Fallemos dos primeiros, por hoje:

As tarifas geraes das nossas grandes linhas fixam os seguintes typos kilometricos.

<i>Minho e Douro e Sul e Sueste</i>					
1. ^a cl.	18,95	2. ^a cl.	14,74	3. ^a cl.	10,53
<i>Companhia Real (antiga rede e Torres-Figueira) e Beira Alta</i>					
1. ^a cl.	19,845	2. ^a cl.	15,435	3. ^a cl.	11,025
<i>Companhia Real (Cintra-Torres)</i>					
1. ^a cl.	20	2. ^a cl.	16	3. ^a cl.	11

As origens d'aquelles typos, tão irregulares como hoje se apresentam, foram os seguintes:

Pelo contracto de construcção das linhas de Leste e Norte foram adoptados os typos maximos das linhas francezas, arredondados em réis fixando-se:

Para a 1. ^a classe	18 réis
» » 2. ^a »	14 »
» » 3. ^a »	10 »

Mais os 5 % de imposto de transito que deram respectivamente: 0,90 0,70 e 0,50.

Veio depois a construcção da 5.^a seccção da linha do Norte, e tendo o governo concedido á Companhia uma bonificação de 5 % sobre as suas tarifas, aquelles typos foram augmentados:

Na 1. ^a classe	0,945
» » »	0,735
» » »	0,525

Com o que o governo lucrou em relação ao que anteriormente recebia: 0,045, 0,035 e 0,025 respectivamente.

Os resultantes d'este addicionamento são os typos que hoje regem nas linhas de leste e norte e nas da Beira Alta e Torres Figueira, cujas tarifas do contracto foram reguladas por aquellas.

As bases da tarifa do Minho e Douro e do Sul e Sueste fundam-se n'aquelles primitivos typos de 18,90 14,70 e 10,50, augmentados do imposto, de ~~7%~~ sobre o antigo imposto, segundo a lei de 20 de setembro de 1888, da qual as demais linhas estão izentas pelos seus contractos.

As bases da tarifa de Cintra foram arbitrarías, visto que essa linha não é subsidiada, e portanto a companhia arredondou em réis os preços das outras linhas.

Pois bem. Agora que se trata de egualar os typos das tarifas, parece-nos occasião de se adoptarem quantias redondas em réis para a percepção do transporte de pessoas, typos que podiam muito bem ser:

20 réis para a 1. ^a classe
15 » » » 2. ^a »
10 » » » 3. ^a »

Em relação á 1.^a daria este systema um pequeno augmento nas linhas do estado, augmento que na maxima distancia da do sul, (340 kilometros do Barreiro a Faro) seria de 50 réis; na 2.^a haveria um outro de 180 réis, e a 3.^a teria em compensação uma diminuição de 190 réis.

Ora é sabido que a moderna corrente de ideias, emquanto que tende a promover a redução dos preços das classes inferiores, não se preocupa com os augmentos de typos, muito mais fortes do que estes, na 1.^a classe, preferindo ás carruagens ordinarias os vehiculos de luxo, em que se pagam elevadas sobretaxas.

Alem d'isso deve-se ter em vista que a maior differenciação das bases entre a 1.^a e a 3.^a classes é perfeitamente justa, visto que não só o custo do material como o seu aproveitamento estão em grande desproporção pelos actuaes preços de transporte.

Temos ainda que a proporção entre os logares occupados e os offerecidos é sempre muito mais favoravel em 3.^a que em 1.^a classe, mas mesmo que a egualassemos teriamos que o producto do vehiculo-kilometro seria, segundo o material mais em uso:

3. ^a classe	64 passageiros a 10 réis	640
2. ^a »	40 » 15 »	600
1. ^a »	24 » 20 »	480

Era ainda a 3.^a classe que dava melhores resultados.

Outra vantagem seria que, para se saber o custo de um bilhete de qualquer classe, bastava, até de memoria, fazer a multiplicação da base pela distancia.

Egualmente as bases para os bilhetes de ida e volta ficariam em 16, 12 e 8 réis por kilometro, o que da mesma forma facilitava os calculos.

Outras modificações ainda se poderão pôr em pratica, e d'ellas nos occuparemos, porque n'uma tão difficil tarefa, todos devem concorrer para que os seus resultados sejam os mais completos, muito mais quem, como nós, vem inteiramente desprendido de preoccupações de interesses que não sejam os da melhoria do serviço e da vantagem do publico.

O INSULTO INGLEZ

Manifestações estrangeiras

N'esta phase dolorosa que o nosso paiz está atravessando ha mais d'um mez, recebendo quotidianamente insultos e ultrages da imprensa britannica, que, pela bocca dos seus órgãos o *Times*, o *Standart*, o *Dayl-News*, o *Dayl-Telegraph*, e tantos outros, se compraz em vomitar de além da Mancha, por sobre os portuguezes, quantos improperios e baixeiras lhe occorrem á mente ensandecida, ridicularisando os nossos protestos, deturpando os nossos sentimentos patrioticos, e escarnecendo os nossos projectos d'uma organização de defesa maritima e terrestre do continente e colonias, repetimos, n'uma occasião em que á villeza do ultimatum de 11 de Janeiro, junta a imprensa ingleza a villeza dos seus artigos insolentes, é para todos nós grato e consolador sempre que, de além das fronteiras, se levanta em nosso favor uma voz amiga, que saiba demonstrar sinceramente a sua indignação contra a insultuosa Inglaterra, e a sua sympathia pela nossa patria, humilhada e offendida, mas sempre nobre e generosa.

Entre essas manifestações da imprensa estrangeira, a favor de Portugal, destaca-se um primoroso artigo do nosso esclarecido collega de Paris *L'Architecte*, artigo que não transcrevemos na integra, não só por falta de espaço, mas tambem porque encerra, em alguns dos seus periodos, palavras—talvez um tanto energicas e infundadas—contra as nossas instituições, palavras que comquanto ataquem certos factos e pessoas, baseando-se n'uma politica partidaria, que a nossa folha não póde, nem deve apreciar—como não aprecia politica alguma—não tiram de modo nenhum ao artigo mencionado o duplo valor d'uma obra litteraria primorosa, e d'uma amabilidade distincta para com os portuguezes.

Vamos d'elle extrahir alguns periodos:

«Quando dois ou trez miseraveis bandidos, se reúnem de noite, ao canto d'uma rua, para assassinar um homem, dispondo-se tambem para lhe roubar o relógio, e

apoderar-se de quaesquer cobres que elle porventura traga no bolso; quando uma madrastra ou um pae indigno martyrisam, com pancadas e maus tratos, uma pobre creança fraca para se poder defender; quando os grandes financeiros que lidam com milhões, se combinam para arruinarem os pequenos rendeiros, por meio de operações de bolsa, ás vezes pouco licitas, a consciencia individual revolta-se, e o que ella julga e condemna mais severamente, aquillo que ella tortura com mais crueldade, não é o que se denuncia com a vista do proprio facto em toda a sua nudez odiosa, mas sim o que põe em pratica esta maxima: *a força prevalece ao direito*, maxima traiçoeira, transmittida ás modernas sociedades civilisadas, por um passado já longiquo, todo assinalado pela oppressão e pela barbaridade.

Com a dor, mistura-se o espanto. Pergunta-se como é possível que, depois de tantas revoluções, a humanidade, já relativamente esclarecida e elucidada, possa soffrer um tão infame abuso de força como o que a Inglaterra acaba de commetter para com Portugal. Não se trata aqui d'um facto isolado, d'um desgraçado corrompido e deshonrado pelos vícios, que vae buscar ao crime os meios de subsistencia, em vez de os ir procurar no trabalho. Trata-se d'uma grande e poderosa nação que faz curvar a seus pés, um pequeno povo, cujos meios de defeza são quasi nullos.

E então, não é só a consciencia individual que se indigna, é tambem a consciencia universal.

Todas as nações da Europa, se sentiram indignadas por este insolente *ultimatum* dirigido pela Inglaterra a Portugal, e comtudo nem uma só ousou empregar contra o aggressor uma linguagem violenta e energica. E porque todos estão persuadidos e convictos de que, no dia em que rebentar a guerra em qualquer ponto do universo civilisado, essa guerra tornar-se-ha uma conflagração geral. Todo o mundo treme. E a Inglaterra não levou mais longe a sua brutal aggressão, porque todas as chancellarias a convidaram a usar de mais prudencia.

Comtudo Portugal feriu a Albion em pleno coração, isto é, na bolsa. Mais nenhum producto inglez entrará na patria de Camões, o que fará empallidecer os commerciantes da Cité, que em logar de coração têm no peito... uma libra sterlina.»

COMMEMORAÇÃO

O Gremio Lusitano communica-nos que no dia 2 de março promove um prestito civico do Aterro a Belem, o qual irá juncar de flores os tumulos de Vasco da Gama e Camões, por fazer 92 annos que o grande navegador desembarcou em Moçambique. São convidadas todas as camaras municipaes, associações, lyceus, imprensa, etc.

LIGA PATRIOTICA DO NORTE

Recebemos uma copia da exposição enviada ao sr. presidente do conselho de ministros, pedindo que seja expulso do nosso territorio o consul inglez no Porto. Crawford que insultou os estudantes e o nosso paiz em geral. Não o publicamos por ser longo, mas não deixaremos de affirmar a nossa adhesão a este justo e digno pedido.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria
DIRECÇÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS
2.^a repartição—Caminhos de Ferro

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que, para a construcção da ligação do ramal do caminho de ferro de Santa Apollonia a Benfca com a linha ferrea de leste em

Braço de Prata, seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcella de terreno com a n.º 15, pertencente a D. Maria Stélyta Pimenta, situada na freguezia do Beato, concelho e districto de Lisboa; e

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

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de julho de 1859, a expropriação da mencionada parcella marcada na planta parcellar que baixa com o presente decreto assignada pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de janeiro de 1890.—REI.—Eduardo José Coelho.

Pedindo a companhia do caminho de ferro do Mondego que para a construcção do 3.º lanço da 1.ª secção do ramal de caminho de Coimbra a Arganil seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcella de terreno com o n.º 30, pertencente a Antonio Ródrigues, situada na freguezia de Oliveira dos Moinhos, concelho de Miranda, districto de Coimbra; e

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

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1859, a expropriação da mencionada parcella marcada na planta parcellar que baixa com o presente decreto assignada pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de janeiro de 1890.—REI.—Eduardo José Coelho.

Sua Magestade El-Rei ha por bem, conformando-se com o parecer de 9 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar o projecto, datado de 11 de novembro 1889, da nova ponte do Almonda ao kilometro 100,055 da linha de leste, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para satisfazer ao assentamento da 2.ª via n'esta linha até ao entroncamento.

Paço, em 31 de janeiro de 1890.—Frederico de Gusmão Correia Arouca.

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o processo de concurso publico a que se procedeu em 3 de janeiro findo perante o governador civil do districto de Lisboa, para a arrematação do fornecimento de 10:000 toneladas de carvão de pedra proprio para locomotivas para os caminhos de ferro do sul e sueste;

Conformando-se com o parecer de 30 de janeiro findo da junta consultiva de obras publicas e minas, e sendo superior á base de licitação o preço offerecido em praça pelos dois unicos concorrentes, Herold & C.ª e H. S. B. Mitchell, para o alludido fornecimento;

Attendendo ao disposto no artigo 27.º das instrucções para arrematação e adjudicação de obras publicas approvadas por portaria de 18 de julho de 1887; e

Usando da faculdade que o governo se reservou na condição 6.ª do programma do concurso:

Ha por bem determinar que não seja acceita nenhuma das propostas apresentadas no referido concurso.

O que se communica ao director dos caminhos de ferro do sul e sueste para os devidos effeitos.

Paço, em 7 de fevereiro de 1890.—Frederico de Gusmão Correia Arouca.

Para o director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 30 de janeiro findo da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 31 de dezembro ultimo, da ponte metallica de 20 metros de vão sobre a ribeira da Foz de Eiras, ao kilometro 18,800 no primeiro lanço da 1.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em substituição de um pontão de 3 metros, approvado, conjuntamente com o projecto do respectivo lanço, em portaria de 18 de abril de 1887.

Paço em 8 de fevereiro de 1890.—Frederico de Gusmão Correia Arouca.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 30 de janeiro findo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 31 de dezembro ul-

mo, do viaducto metallico da Tapada das Cortes, de 30 metros de vão ao kilometro 34,440, no 2.º lanço da 3.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentada pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em substituição do muro de suporte approved, conjunctamente com o projecto do respectivo lanço, em portaria de 15 de setembro de 1887.

Paço, em 8 de fevereiro de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

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

Sua Magestade El-Rei, conformando se com o parecer de 30 de janeiro findo da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 9 do mesmo mez, de uma passagem superior metallica ao kilometro 10,766 no 2.º lanço da 1.ª secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

Paço, em 7 de fevereiro de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

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

TARIFAS DE TRANSPORTE

Combinações para fructas e outros comestiveis.—Desde 15 do corrente mez em diante começará a vigorar nos caminhos de ferro do Minho e do Douro, de serviço combinado com as companhias do caminho de ferro do Porto á Pova e Famalicão, Salamanca á fronteira de Portugal, Medina del Campo a Salamanca e Norte de Hespanha, uma tarifa especial de grande velocidade para transporte de fructas verdes, legumes verdes, leite, manteiga fresca, queijos frescos, requeijão, carnes frescas, caça, aves vivas ou mortas, ovos, ostras e mariscos, escabeches, anchovas e sardinha fresca ou salpicada, caracoas, gèlo, neve, hortaliças e cerveja em caixas ou barris. Os preços por tonelada, são: do Porto, Braga ou Pova de Varzim para Madrid ou vice-versa, 237,040, via Barca de Alva-Medina, 128,000 pesetas.

NOTAS DE VIAGEM

Gênève

XIV

Rompe o sol, prateando a neve do Monte Branco quando o viajante diligente se levanta, e se dispõe a sair, a visitar a galante cidade do Leman, que desperta do seu somno placido, abrindo os seus estabelecimentos, as suas luxuosas fabricas de relojoaria, bijouteria e esmalte, especialidades genevezas tão acreditadas no mundo inteiro, offerecendo os seus mercados bem abastecidos, as suas ruas de um aceio primoroso, o seu ambiente hygienico, graças ao excellent systema dos esgotos da cidade, e ao vento norte, o bise que, passando pelo lago, onde se purifica, leva consigo as emanações, tornando a cidade o mais salubre possivel.

Porque, é bem que o digamos, Gênève é das cidades mais hygienicas do mundo, e aquella em que a mortalidade se apresenta em menor proporção, se tivermos em vista o estudo comparativo ha tempos publicado pela *Indépendance Belge*, pelo qual se vê que, entre as 48 principaes cidades da Europa e America, a de Gênève, em 1865, teve 14,7 mortes por 1:000 habitantes, enquanto que todas as demais tiveram proporção muito superior, chegando Buda-Pesth ao duplo e Barcelona a 38,1.

Favorecido por um clima sempre agradável, o viajante começa a sua visita matinal como aqui a aconselhamos.

Tomando como ponto de partida a ponte do Monte Branco que liga as duas margens do lago, é facil fazer

uma excursão deliciosa, a pé, de carro americano ou de trem.

Figuremos que se começa pelo ultimo systema, que é o mais commodo e rapido para quem quer aproveitar tempo.

Os trens, muito aceiados, espaçosos, caleches como em Lisboa, cobertos com um guarda-sol quadrangular, puchados por um só cavallo, alugam-se a 2 francos cada hora.

Para visitar as cercanias é bom prevenir o cocheiro e saber d'elle se por isso não augmenta o preço, posto que, em geral, elles sejam delicados e rasoaveis.

Tomado o café da manhã em qualquer dos estabelecimentos da margem esquerda, sigamos, á vontade do cocheiro, que sabe bem onde deve levar os visitantes, calculando estar de volta ao meio dia, para o almoço.

Visita-se assim o observatorio, a capella russa (uma belleza) a prisão de Santo Antonio, o palacio da justiça, a egreja de S. Pedro, onde ha que admirar os bellissimos vidros mosaicos de Veneza, a casa da camara municipal (estyllo florentino) com a sua original subida, em que os degraus foram substituidos por uma rampa calçada a pedra redonda, para que os antigos camaristas podessem chegar, a cavallo ou de liteira, até a sala das sessões.

Sahindo d'ali póde-se vêr ainda o arsenal, a universidade e os seus vastos jardins, o botanico e o passeio dos Bastiões, a estatua do general Dufour, na praça Nova, o elegante theatro, o mercado, a ilha de Rousseau, onde está a estatua do grande auctor da Nova Heloisa, o monumento de Brunswick, uma obra prima de esculptura, styllo gothico, e outros muitos attractivos que não podemos ennumerar aqui nem mesmo resumidamente como fizemos a estes.

O trem segue então ao *Bois de la Batie*, o passeio favorito dos habitantes de Gênève, pelos deliciosos pontos de vista que d'ali se disfructam, sobre a cidade, o Monte Branco e a junção do Rhodano e do Arve.

Este ponto é um dos mais curiosos e que o viajante não deve perder.

É muito interessante vêr como os dois rios, reunindo-se ali, não misturam as suas aguas, continuando o seu curso unidos, mas não mescladas as verdes aguas do Rhodano com as brancas e pequenas ondas do Arve, como uma fita de duas côres.

A volta não deve esquecer a visita ás *Forces Motrices*, machinas para o abastecimento d'agua da cidade, um dos estabelecimentos mais notaveis do genero, na Europa.

A utilização total da força resultante da corrente do Rhodano eleva-se a 4:200 cavallos sendo fornecida a 20 turbinas e servindo ao mesmo tempo o triplice fim dos grandes collectores dos esgotos, do abastecimento d'agua nas duas margens do lago, e da regularisação das aguas d'este.

Este systema foi inaugurado em 1886 em metade do edificio, estando a parte restante ainda em construcção. Todas as machinas são de fabricaço suissa, de Zurich.

A volta, como a ida, d'esta deliciosa excursão, faz se por caminhos agradabilissimos.

Podemos ainda vêr, na frente da ponte do Monte Branco o monumento nacional, esculptura de Dover, que foi levantado em 1869 celebrando a entrada de Gênève na confederação suissa.

Dado este passeio chega a hora do almoço mas, ao encaminhar-mos para o hotel, lembramo-nos de que não temos charutos. Vamos a uma loja qualquer, que tantas são que não ha que escolher.

Uma surpresa nos espera.

Os melhores charutos de 80 réis do nosso paiz não têm comparação com os de 15 centimos (27 réis) que encontramos na Suissa.

Se queremos modestos cigarros, compramos, por 20 centimos (36 réis), um maço de 25 aromaticas cigarri-lhas que envergonham todas as fabricações da nossa Régie.

E que a plantação do tabaco é livre na Suissa, a sua entrada paga levíssimos direitos, e cada qual faz e vende os artigos de fumo como e pelo preço que quer.

Terminado o almoço podemos dar ainda outro passeio.

Tomemos o americano que passa em frente do hotel e no qual pagamos 9 réis até a estação central, da praça Molard, passando pela grande ponte.

Ali, na central, cruzam-se os carros que vão, d'um lado, a Annemasse; para o outro, a Chêne; podemos tomar para a direita indo até Cornavain, vendo de caminho o matadouro, e d'ali para a esquerda até Annemasse. Qualquer dos dois caminhos é attrahente, por alegres estradas, bordejadas de quintas e palacios de elegante apparencia.

Entretanto que vamos de carro puchados á machina, um serviço perfeitamente igual ao que actualmente temos do caes do Soûré a Ribamar, pensemos um pouco no que é Génève.

Uma cidadezinha alegre em extremo, fidalga na recepção que faz aos seus visitantes, muito acceiada, muito coquette, e ao mesmo tempo muito artistica e muito industrial, na sua especialidade.

E ali que se fabrica a maior parte dos relógios que, na Europa, andam no bolso de toda a gente; um sem numero de joias do mais apurado gosto, os mais perfectos esmaltes que perpetuam o gosto que as velhas e afamadas fabricas de Limoges crearam por este producto da arte.

Ha cerca de 400 annos que ali se installaram os primeiros relojoeiros, em 1587 foi que a fabricação da relojoaria se radicou em Génève, para desde então se aperfeiçoar, introduzindo-se-lhe todos os inventos e melhoramentos que a arte mechanica tem podido inventar.

E geneveza a invenção dos *remontoirs* que veio determinar uma radical transformação da arte.

Para a fama universal do seu fabrico concorrem muito as escolas de relojoaria, a honestidade dos genevezes que põem em grande apreço a boa fabricação e os bons materiaes, mas não menos a hereditariedade do seu engenho e habilidade, o seu gosto artistico, e delicadesa para trabalhar em tão microscopicos mecanismos.

A ourivesaria, a quinquilheria e a joalheria são ainda mais antigas ali. Data do V ou VI século a sua introdução, tornando-se aquelle centro como escola onde os estrangeiros vão aprender a arte.

O esmalte é mais recente; começou a usar-se no século XV e aperfeiçoou-se no seguinte, quando Turquet de Mayerne, medico de Henrique IV de França de Jacques I d'Inglaterra, e Carlos I seu filho, applicou os seus conhecimentos chymicos a esta industria.

Os caracteres distinctivos da escola de Génève n'este genero, são a perfeição no acabamento, a correcção no desenho e o vigor do colorido, sem sacrificar a harmonia mais completa do conjunto.

Como resultante ainda da fabricação de relógios, Génève tem grande nomeada pelas suas caixas de musica, de tão variadas fórmulas e tão multiplas applicações, que são empregadas facilmente e por preços baratos no mais simples brinquedo de creança.

Finalmente, os instrumentos de physica e mathematica, as fundições artisticas, osapparelhos electricos, tele-

graphicos, telephonicos, etc. constituem o restante da sua industria que, segundo se vê é toda artistica e scientifica, imprimindo aos operarios um cunho de seriedade e dignidade que os faz constituir uma sociedade perfeitamente apreciavel.

Quem poder demorar-se em Génève tem pois muito que vêr n'aquelles estabelecimentos, bem fornecidos e de uma elegancia a toda a prova.

Quem poder ainda passar ali uns dias pôde realizar encantadores passeios ás Salèves, (1:304 metros d'altitude) aos Voirons, a Evian, ou a Chamounix, Monte Branco, e Mar de Gelo, excursão de 6 dias que bem empregados são, pelas impressões inolvidaveis que nos deixa.

Não fizemos essa encantadora viagem, por isso não podemos guiar n'ella o leitor; mas não desistimos de a emprender e a sua descripção fará o objecto d'umas futuras *notas de viagem* depois de terminarmos estas que já vão sendo bem longas.

E a proposito vem consignar aqui que resumimos quanto possivel os montões (é a phrase) de esclarecimentos que temos sobre a excursão que estamos descrevendo, e ainda assim nos explanamos tanto.

De resto, o leitor pôde ler isoladamente os artigos que lhe convierem, porque todos são independentes.

Ao que desejar mais esclarecimentos sobre qualquer ponto, dal-os-hemos porque temos elementos para isso. E' pedil-os que, fornecendo-os, não fazemos mais do que cumprir o programma d'esta folha.

Mas o vapor espera-nos junto á ponte; vamos fazer a volta do lago que descreveremos no proximo artigo.

COMPANHIA TRANSATLANTICA

Começou a tocar com as suas carreiras em Lisboa esta poderosa companhia catalã, o que é um facto muito lisongeiro para o nosso porto, não só porque o põe em relações directas com o sul da America, as Antilhas, Philippinas, Golpho Persico, etc., que até hoje não tinha. como por ser mais um elemento para se poder prescindir dos vapores inglezes de Liverpool, visto que a Companhia Transatlantica faz as mesmas carreiras que elles.

No sabbado 8, entrou a nossa barra o vapor *Alfonso XII*, que veio inaugurar este serviço, e para esta inauguração recebemos um amavel convite do representante da Companhia em Lisboa, o sr. D. Nicolas de Goyri.

Às 9 horas da noite, atracava ao grande vapor o pequeno barco que conduzia os convidados.

O *Alfonso XII*, parecia mais um palacio illuminado para uma festa, do que um barco de transporte.

A luz electrica reflectia-se por toda a parte, fazendo incidir os seus potentes focos sobre as aguas, sobre a escada do portaló, no cimo da qual, o amavel capitão, D. Adolfo Chaquert, recebia os visitantes.

O exame do vapor, feito por estes, na companhia do capitão, do representante da companhia e do commissario Mendosa, foi muito minucioso, visitando-se até a sobrequilha, e de pôpa á prôa, ficando todos admirados, do esplendor quasi magnifico das decorações, da commodidade que o barco offerece para as viagens, e á qual se attendeu cuidadosamente ao construí-lo, dispondo as suas accommodações por fórmula a evitar os inconvenientes dos grandes frios, nas regiões do norte e as calmas nas tropicaes.

A entrada para a coberta, faz-se por uma luxuosa e vasta escada dupla, em curva, tendo ao centro um per-

feito busto do malogrado rei que deu o nome áquelle vapor.

Desce-se então á casa de jantar, que é de uma ornamentação brilhante, illuminada por mais de 100 lampadas electricas, espaçosa, alegre e isolada do resto do navio, de fôrma que nem o ruido da machina nem o cheiro ali chegam.

Em volta d'esta casa, elegantes columnas de madeira sustentam uma galeria de passeio; por debaixo d'esta ornam as paredes, bellos quadros a oleo de Meyfren e Masriera.

A apparencia d'esta sala, é mais a de um aposento de um pequeno palacio, do que a de uma coberta de navio.

Os camarotes de 1.^a classe são espaçosos, com leitos de bronze, cortinados, e todas as commodidades. Só os de 2.^a teem a fôrma dos beliches de navio.

As machinas, que são 9, teem a força de 4:600 cavallos effectivos; a arqueação é de 5:206 toneladas brutas ou 3:417 liquidas. Tem de comprimento 128 metros, 14 de largura e 2,11 de pontal.

Comporta 160 passageiros de 1.^a classe, 50 de 2.^a e 1:350 de 3.^a, além da tripulação, que é de 158 homens.

O *Affonso XII* foi construido em 1888 e é um dos maiores paquetes da Companhia Transatlantica, que tem mais 36 além d'este e quatro em construcção.

As machinas e o casco, foram construidas em Newcastle; tudo o mais é industria catalã, propriamente de Barcelona.

Por isso e porque é tambem catalã, a companhia que vem juntar mais esta importante carreira, ás que periodicamente visitam o porto de Lisboa, alguém se lembrou, ao terminar a delicada ceia, offerecida aos visitantes, de brindar pela Catalunha, pela sua industria e prosperidades, pela sua actividade em todos os ramos, em que aquella provincia peninsular, póde affirmar a sua vitalidade e progressos.

Finalmente o *Affonso XII* é um paquete por tal fôrma commodo, completo e aperfeiçoado, que se torna muito superior a todos os vapores inglezes, que até hoje temos visto.

«Faz vontade de viajar» era a phrase que accudia a todos, ao percorrer aquelles vastos aposentos.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Estatistica geral dos Correios, Telegraphos e Pharoos.—Recebemos este grosso volume cheio de esclarecimentos interessantes respectivos ao anno de 1886.

D'elle constam os seguintes dados:

O pessoal compõe-se de 3:996 empregados, o que achamos pouquissimo, especialmente no que se refere a empregados menores, e certamente é essa a origem das irregularidades tão frequentes no serviço:

O rendimento foi de 1:002 contos de réis, a despeza 975, havendo um saldo de 27 contos.

Venderam-se durante o anno 39 milhares de fórmulas de franquia, sendo ellas empregadas em correspondencia postal no valor de 608 contos, e no da telegraphica, no valor de 95.

A cobrança de assignaturas de jornaes pelo correio, elevou-se á somma de 113 contos.

As encomendas postaes recebidas foram 26:927 e as expedidas apenas 1:784.

As peças de correspondencia postal recebidas foram 38.315:709 ou mais 2.805:224 do que no anno de 1885.

Completem esta curiosa estatistica de correios, tres

mappas do paiz dando, pela forma graphica, o resumo dos esclarecimentos que n'ella se contêem.

Com respeito a telegraphos diz-nos este volume que o movimento de telegrammas foi de 2.208:759, que o numero de estações no continente é de 295, e outros muitos esclarecimentos.

Fechem o volume mais tres mappas graphics sobre movimento e rendimentos d'este serviço e a parte que se refere aos pharoes pela qual se vê que são apenas 15 pharoes e 19 pharolins que illuminam as nossas costas, e portos continentaes e das ilhas, o que devemos concordar, é bem pouco, e esses servidos pelo velho azeite ou petroleo, como se o gaz e a electricidade ainda não fôsem conhecidos.

Revue des Chemins de fer economiques e Tramways.—Tambem passou a trocar com a nossa *Gazeta*, este interessante collega de Bruxellas, publicação quinzenal como a nossa e igualmente dedicada a assumptos de caminhos de ferro, linhas americanas e outros serviços similares.

COMMERCIO PORTUGUEZ

RESUMO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS,
INCLUINDO O DO OIRO E PRATA EM BARRA E EM MOEDA
NOS 9 MEZES DE 1889-88

Importação para consumo

Valores em mil réis	1888	1889
Animaes e seus productos.....	1.779:779	2.261:487
Lã e pellos.....	1.621:065	1.672:804
Seda.....	1.067:641	1.188:731
Algodão.....	3.002:682	3.169:525
Linho e seus congeneres.....	747:072	849:194
Madeira.....	1.068:093	1.238:177
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc.	2.343:426	2.834:721
Metaes.....	2.106:219	2.639:157
Substancias alimenticias.....	9.063:871	8.871:873
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	2.090:050	2.510:410
Diversas substancias e productos.....	889:355	994:427
Manufacturas diversas.....	1.869:195	1.816:527
Mercadorias livres de direitos.....	4.217:895	4.411:560
Taras.....	68:117	57:397
Somma.....	31.934:460	34.515:987
Oiro e prata em barra e em moeda...	5.650:283	4.385:758
Total.....	37.584:743	38.901:745
A mais em 1889.....	—	1.317:002

Exportação nacional e nacionalisada

Animaes e seus productos.....	221:187	225:469
Lã e pellos.....	227:689	231:988
Seda.....	14:174	19:829
Algodão.....	87:637	104:196
Linho e seus congeneres.....	19:548	15:108
Madeira.....	104:675	126:800
Substancias mineraes, vidro, crystal etc.	444:502	454:038
Metaes.....	129:175	197:168
Substancias alimenticias.....	13.402:919	13.034:091
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	129:206	105:768
Diversas substancias e productos.....	1.851:248	2.044:528
Manufacturas diversas.....	193:456	207:743
Mercadorias livres de direitos.....	2.865:396	3.012:746
Somma.....	19.690:812	19.779:472
Oiro e prata em barra e em moeda...	570:640	1.274:664
Total.....	20.261:452	21.054:136

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação.	4.516:332	5.652:546
	Transito.....	1.706:869	2.007:286
	Somma..	6.223:201	7.659:832
Oiro e prata em barra e em moeda.....	Reexportação.	1:800	180
	Transito.....	—	—
	Somma..	1:800	180
Total.....		6.225:001	7.660:012
A mais em 1889.....		—	1.435:011

A REDE DOS ESTADOS UNIDOS (Conclusão)

O quadro que damos em seguida mostra as diferentes variações soffridas pelas tarifas de transportes de mercadorias nas sete principaes linhas do Estado, durante os vinte e quatro ultimos annos, assim como tambem a importancia do seu trafego, e dos seus lucros.

Estas linhas são as de Pennsylvania e Pittsburg, Fort-Waine e Chicago, de New-York Central, do Lake Shore, de Michigan Central, de Boston e Albany, de New-York, lago Erié e Oeste.

Annos	Tonneladas carregadas	Receitas	Tonneladas-milhas	Tarifa por toneladas e por milha (centessimos)
1865	11,151,700	47,832,803	1,649,316,859	2,900
1866	14,049,602	51,876,744	2,044,416,231	2,503
1867	15,594,454	52,074,335	2,258,216,174	2,305
1868	17,468,693	54,189,263	2,541,578,620	2,132
1869	20,556,154	58,826,156	3,159,832,219	1,860
1870	21,456,135	58,732,642	3,685,824,803	1,593
1871	25,098,953	64,168,533	4,340,131,068	1,478
1872	28,634,347	76,469,165	5,081,263,127	1,504
1873	32,817,227	85,100,099	5,762,062,724	1,476
1874	32,899,152	78,320,227	5,879,662,649	1,332
1875	32,956,655	68,919,990	5,935,242,397	1,161
1876	36,166,865	66,395,282	6,739,527,502	985
1877	36,133,676	63,509,865	6,536,997,523	971
1878	39,124,614	70,581,816	7,857,222,593	898
1879	48,585,226	73,383,367	9,594,919,603	764
1880	53,937,403	88,792,026	10,313,056,759	869
1881	62,613,114	88,210,592	11,560,201,888	763
1882	64,948,002	84,606,202	11,191,066,104	756
1883	66,695,608	93,913,066	11,326,271,886	829
1884	64,397,556	79,401,737	10,719,521,813	740
1885	66,521,153	72,138,792	11,331,309,298	636
1886	74,517,207	84,761,134	11,915,435,513	711
1887	84,754,598	97,357,011	13,543,351,451	718
1888	90,246,954	96,383,249	13,858,488,277	609

As companhias explorando as milhas mencionadas baixaram em 24 annos as suas tarifas de 2.900 centessimos a 0—609.

Eis aqui um quadro analogo, para as seis mais importantes linhas d'Oeste, a saber:

L'Illinois central, de Chicago a Alton, de Chicago a Rocle-Island, de Chicago a Burlington e Quincy, de Chicago Nord-Oeste e de Chicago a Milwaukee e São Paulo.

Annos	Tonneladas carregadas	Receitas	Tonneladas milhas	Tarifa por toneladas e por milhas (centessimos)
1865	4,032,166	18,703,805	513,421,450	3,642
1866	4,803,205	19,957,327	576,888,638	3,459
1867	6,303,783	24,389,631	668,171,050	3,175
1868	7,164,305	28,198,440	893,856,974	3,151
1869	8,071,568	31,911,794	1,054,559,835	3,026
1870	8,540,579	29,919,958	1,234,678,291	2,423
1871	9,931,684	30,947,254	1,233,058,058	2,509
1872	10,592,514	31,074,669	1,337,038,063	2,324
1873	11,958,467	37,629,776	1,719,496,690	2,188
1874	12,637,729	40,004,035	1,851,645,825	2,160
1875	12,662,768	37,699,553	1,904,937,377	1,979
1876	13,488,204	37,449,705	1,994,712,255	1,877
1877	13,364,721	35,799,051	2,211,021,475	1,664
1878	15,705,226	41,666,157	2,822,885,886	1,476
1879	18,807,123	44,410,617	3,470,822,877	1,279
1880	24,212,307	57,551,693	4,167,610,830	1,389
1881	27,076,047	63,007,765	4,498,641,431	1,405
1882	29,851,868	68,792,350	5,040,239,952	1,364
1883	31,663,979	75,565,194	5,768,109,279	1,310
1884	32,573,518	74,353,296	6,093,282,749	1,220
1885	34,348,684	75,307,684	6,500,185,261	1,158
1886	35,690,547	75,607,342	6,806,148,918	1,111
1887	40,276,909	78,890,235	7,776,436,486	1,014
1888	41,767,204	74,429,079	7,968,729,815	0,934

Como se vê, o Oeste reduziu em 28 annos as suas tarifas de 3 centimos 633 a 0-934.

Nas outras linhas o producto dos transportes foi tambem consideravelmente reduzido, mas nunca nas proporções enormes das companhias de que acabamos de fallar. Com effeito o seguinte quadro, correspondente á rêde completa dos Estados-Unidos produz uma media um pouco mais elevada.

Annos	Tonneladas carregadas	Tonneladas-milhas	Tarifa média por toneladas e por milhas [centessimos]
1882.....	360,490,375	39,302,209,249	1.236
1883.....	400,453,439	44,064,923,445	1.236
1884.....	399,074,749	44,725,207,677	1.124
1885.....	437,040,999	49,151,894,469	1.057
1886.....	482,245,254	52,802,070,529	1.042
1887.....	552,074,752	61,561,069,996	1.034
1888.....	589,398,317	65,423,005,988	0.977

Considerando o anno de 1888 sob o ponto de vista financeiro, deve-se confesar que elle foi desastroso, devendo-se attribuir isto á pobreza das colheitas, á applicação do *interstate commerce act*, e aos excessos de rivalidades que existiam entre as diferentes companhias. Algumas cifras ainda demonstrarão claramente a marcha seguida n'estes ultimos tempos pelas receitas dos caminhos de ferro cujos resultados financeiros foram dados á publicidade.

Annos	Milhas exploradas	Rec. bruta (dollars)	Prod. liquido (dollars)	Rec. bruta por milha (dollars)	Prod. liq. por milhas (dollars)
1884	115,672	770,684,908	268,064,496	6.663	2.318
1885	123,320	772,568,883	269,493,931	6.265	2.185
1886	125,185	829,940,836	300,603,564	6.570	2.376
1887	137,028	940,150,702	334,989,119	6.861	2.444
1888	145,387	960,256,270	301,631,051	6.540	2.045

Por aqui se vê que a receita liquida por milha foi em 1888 inferior em 399 dollars á de 1887.

E' natural que, quando se fizerem as estatisticas de 1889, se note melhor resultado nos productos liquidados.

Em muitos pontos a concorrência decresceu. Algumas companhias rivaes conseguiram chegar a um accordo sensato, o que lhes será de grande utilidade para a prosperidade dos seus interesses.

Citemos ainda algumas notas curiosas que nos dá a obra de M. Stoddart.

O capital—acções da rêde completa dos Estados Unidos elevava-se nos fins do anno de 1888 a dollars 4:438.411,342 e em 1887 a 4,191.562,029.

O capital-obrigações era respectivamente para estes dois annos de 4,624,035,023 e de 4,186,943, 116 dollars.

E' digno de menção o facto de o capital-obrigações exceder o capital-acções só desde 1888, tendo este tambem augmentado no decorrer de 1889, 437 milhões de dollars. Esta alteração provém principalmente de que muitas linhas, recentemente postas em exploração, foram construidas por antigas companhias que preferiram abrir emprestimos a chamarem novos accionistas.

Reunindo o montante das acções ao das obrigações e dividas diversas, nota-se para 1888 um total de 9,369,398,954 dollars contra 8,673,187,216 dollars de uma precedente, e que nos auctorisa a dizer que a construcção das vias ferreas existentes exigiu uma quantia approximadamente de dez biliões e meio de dollars.

Servindo-nos d'estes elementos conclue-se que o custo médio de cada milha das vias ferreas cujos relatorios são conhecidos, foi de cerca de 60:732 dollars.

Calcula-se que á rasão de 6 pessoas por milha a rêde dos Estados Unidos dá occupação a 936:000 individuos, e juntando a este numero 780:000 pessoas que, salvo erro, se empregam nas diferentes industrias subordinadas aos caminhos de ferro, vê-se que á custa d'estes vivem 1,716:000 seres humanos.

CARTEIRA DE ACCIONISTAS

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES
DA BEIRA ALTA

A assembléa geral annual dos accionistas d'esta Companhia terá lugar terça-feira, 8 de abril de 1890, pelas 3 horas da tarde, na sede da Companhia, em Lisboa, rua Garrett, 95.

Nos termos do artigo 42.º dos estatutos, a assembléa geral compôr-se-ha de accionistas possuidores de 20 acções, pelo menos.

Para terem direito a assistir á assembléa geral, ou para n'ella se fazerem representar, deverão os accionistas depositar os seus títulos quinze dias, pelo menos, antes do dia designado para a reunião, em Lisboa, na sede da Companhia, rua Garrett, 95; em Paris, na caixa da Société de dépôts et de comptes courants, 2, Place de l'Opéra.

O recibo respectivo ás acções depositadas, servirá para a admissão na assembléa geral.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal serão legalizadas por tabellião, e as residentes em França pelo *maire* da sua residência.

O conselho d'administração.

BANCO DE PORTUGAL

A sessão periodica da assembléa geral ordinaria ha-de ter lugar na quarta feira, 26 do corrente, pelas 7 horas da tarde, no edificio do Banco para discutir e deliberar sobre o balanço, relatorio e mais documentos apresentados pelo conselho d'administração, e igualmente discutir e votar o parecer do conselho fiscal, e proceder ás eleições dos cargos do Banco, a que se referem o § 1.º do artigo 46 e o artigo 47 dos estatutos.

Os livros geraes do Banco estão patentes aos srs. accionistas até o dia da reunião, e dar-se-hão as explicações necessarias.

O relatorio d'administração e parecer do conselho fiscal da gerencia de 1889 distribuem-se no estabelecimento aos srs. accionistas que o requisitarem.

COMPANHIA GERAL DE SEGUROS PORTUGAL

Convoco os srs. accionistas d'esta companhia a reunirem-se em assembléa geral extraordinaria, pelas 7 horas da noite de 27 do corrente, para os fins indicados nas convocatorias que lhe vão ser dirigidas.—O presidente da assembléa geral.

BANCO MERCANTIL DE LISBOA

A assembléa geral d'este Banco é convocada a reunir em sessão ordinaria, no dia 27 do corrente mez, ás 7 e meia horas da noite, na sede do mesmo Banco, para os fins indicados nos artigos 32.º e 33.º dos Estatutos.

Os livros, documentos, bem como o caderno do recenseamento dos srs. accionistas, estão patentes no escriptorio do Banco, todos os dias até a data da assembléa geral, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

COMPANHIA PREVIDENTE

Por ordem do ex.^{mo} sr. presidente da assembléa geral e em conformidade com o artigo 15.º dos estatutos, é convocada a assembléa geral ordinaria para 27 do corrente mez, pelas 7 horas da tarde, no edificio da companhia, rua do Instituto Industrial, a fim de dar-se cumprimento ao que dispõem os n.ºs 1.º e 2.º do art. 19.º dos estatutos.

BANCO LUSITANO

São convidados os srs. accionistas d'este Banco a reunirem-se em assembléa geral ordinaria no dia 22 do corrente, ás 7 e meia horas da noite, para se dar cumprimento ao disposto no § 1.º do artigo 24 dos estatutos.

BANCO COMMERCIAL DE LISBOA

Por ordem do ex.^{mo} sr. presidente da meza da assembléa geral, são convidados os srs. accionistas a reunir-se em sessão ordinaria no dia 20 de fevereiro proximo, pelas 7 e meia horas da tarde, para os fins designados nos §§ 1.º e 5.º do artigo 31 dos Estatutos.

BOLETINS FINANCEIROS

Bolsa de Paris em 11 de fevereiro

A questão do emprestimo, ora affirmada ora desmentida, tem intrigado as veleidades da alta que desde os ultimos tempos se accentuava no nosso mercado, e o 3 % que chegou a subir a 88 fr. baixou a 87,75 depois de ter cotado a 87,55; o 4 1/2 mantem-se em 105,72 e o amortisavel continua a 95,25.

Os fundos estrangeiros estão igualmente em calma, pura e simples. O Italiano, sempre sustido pelo allemão faz 94,02 isto, é mais

do que se poderia esperar de um valor tão aliatorio. Os ottomanos sustentam-se firmes; em 18,12 o Turco e 533 o Banco.

O Exterior inscreve 72,25 e o Portuguez 63,65.

Annuncia-se para o dia 20 uma emissão russa de 4 % ouro, de 360 milhões destinada exclusivamente á conversão dos emprestimos de 5 % de 1855, 64 e 66, tendo os portadores, dos dois dias ultimos, o direito de escolha, entre o reembolso ao par ou a troca pelos novos titulos.

Emquanto ao emprestimo de 1855 chamado Stieglitz, esse está em condições particulares que não pormittem a conversão em tão vantajosas condições, por ser sómente reembolsavel em prata, sendo sómente os coupons pagos em ouro. Como a diferença do cambio entre a prata e o ouro é de cerca de 25 % segue-se que os possuidores d'aquelles titulos não teem direito senão a 75 % do valor nominal, o que justifica a cotação d'este papel sempre abaixo do demais de 5 %.

O governo russo não podia pois egualar este aos outros emprestimos e por isso offerece o reembolso a 95 %.

Os portadores teem a liberdade de recusar a combinação, mas perderão assim uma vantagem e sujeitar-se-hão a que em breve praso lhes reembolsem o valor total em prata.

O Banco de França pouco variou, estando a 4.250; o *Crédit Foncier* cota-se 1.307, o de Paris a 775, o *Crédit Lyonnais* 720.

Tambem estão fracas as cotações dos nossos caminhos de ferro e dos estrangeiros; o P. L. M. a 1380, o Norte a 1757, o Midi a 1205, os Austriacos a 467, o Norte d'Hespanha a 367 e os Portuguezes a 635.

O Suez fica a 2.295; o Panamá a 67.

G. Pessard

Lisboa 15 de fevereiro de 1890

Manteve-se, durante a quinzena, relativamente desafogada a situação do nosso mercado de disponibilidade, continuando o juro do bom papel de commercio a regular entre 6 e 7 %, sem difficuldade nas concessões de credito.

No mercado cambial foi bastante regular o movimento de transações, em vista dos supprimentos avultados de papel sobre Londres, de que foram portadores os paquetes entrados do Brazil. Este movimento, tão favoravel á nossa praça, tende porém, a afrouxar com a baixa do cambio do Rio a 24 1/4 e 24 3/8 d.

As importações d'ouro continuam. Dizem de Londres que libras 200.000 a libras 300.000 virão, em breve enriquecer o nosso *stock* metallico.

Na bolsa o movimento foi bastante frouxo, o que não é para admirar dada a agitação politica e revolucionaria que se tem manifestado, e que o governo buscou reprimir.

No entanto, as inscrições animaram de novo alguma cousa, e já se cótam acima de 61 %, graças á prudencia dos possuidores que não se alarmaram a ponto d'esmagar o mercado. Como, graças á maneira habil e prudente como foi gerida a fazenda publica nos ultimos annos, os valores de credito particular acompanharam a alta da divida do estado, e a situação economica do paiz continue regular, desenvolvendo-se a industria e o commercio, as cotações d'esta ultima representam um emprego de capital mais remunerador, e por isso mesmo, tende a accentuar-se a procura das inscrições, de fórma a nivellar-se a taxa da capitalisação, tanto quanto é possivel attendendo ás circunstancias peculiares ás diversas naturezas de valores.

Os titulos do Credito Predial, continuam bastante procurados e nota-se falta de papel d'assentamento e de titulos pequenos.

Os demais valores amortisaveis estão no geral firmes bastante. Em acções de Bancos e Companhias, o movimento foi bastante frouxo. São já conhecidos os dividendos dos diversos bancos mais importantes da praça em relação ao exercicio de 1889 a saber.

Portugal 5 1/2 %.

Lisboa & Açores 7 %.

Commercial de Lisboa 6 %.

Lusitano 6 %.

Ultramarino 3 %.

Nos mercados externos a situação geral é bastante reservada. Excluindo os titulos de divida russa, os demais estão pouco procurados. A especulação mostra-se assim, em vista da posição monotona do mercado inglez, não indicar tendencias para completo desfogo em prazo breve. Por outro lado as liquidações do fim de janeiro foram bastante difficeis, não tanto pela carestia de reportes, que foi menor, mas porque os creditos foram mais discutidos que anteriormente. Houve alguns desastres, mesmo em Paris.

A baixa do ferro nos centros de producção ingleza e a do cobre, influem desfavoravelmente nos titulos d'empresas mineiras, e contribuem para que a situação da bolsa de Berlim seja pouco desafogada, sendo enormes as massas de titulos lançados no mercado, precipitando as realisações forçadas a depreciação dos preços, que no segundo semestre de 1889 tinham attingido nivel extraordinariamente alto.

B. dos Santos.

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

BOLSAS	TITULOS	DIAS													
		1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa . . .	Ações C. ^o de Ferro Portuguezes	400.500	402.000	—	403.000	403.000	—	—	403.000	—	—	403.500	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores » »	72.000	72.000	—	—	—	—	—	72.000	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. ^o de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	71.500	72.000	72.000	73.000	72.000	72.000	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	83.000	84.500	83.500	—	84.500	—	—	—	84.000	84.000	84.000	83.500	—	—
Paris . . .	Ações C. ^o de Ferro Portuguezes	580	580	580	—	585	582,50	—	572,50	577	571,25	565	577	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	—	242,50	244,75	243,75	242,50	242,50	243,75	241,25	243,75	243,50	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha	376	—	375	—	—	—	—	—	370	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	342	—	342	—	—	—	—	—	342	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes	370	364	364	367,50	369	369	368,75	365	367	368	—	364	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	344,50	340	344	344,50	340	340	344,50	343,75	343,50	343,75	343,75	—	—	—
	» Norte Hespanha, 4. ^a hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	370	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—	—	—
	» C. ^a da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd. .	Obrig. C. F. Atravez Africa	95,75	95,75	95,75	95,75	95,75	95,75	95,75	95,25	95	95,42	92,25	—	—	—
Bruxellas. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	95	95	95	95	95	95	95,50	95	95	96	95,40	—	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX-PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1890 ou 1889			1889 ou 1888			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE	
		KIL.	TOTAES	KILO-METRI-CAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRI-CAS	1890 ou 1889	1889 ou 1888	1890 ou 1889	1889 ou 1888
Companhia Real	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	22 28 Janeiro	580	40.740:000	70:489	580	45.200:000	77:934	478.375:000	491.680:000	—	43.305:000
	29 4 Fev.	»	47.995:000	82:750	»	53.240:000	91:744	226.370:000	244.890:000	—	18.520:000
	22 28 Janeiro	82	2.508:000	30:585	82	3.849:000	46:939	40.794:000	464.660:000	—	5.675:000
	29 4 Fev.	»	3.400:000	37:804	»	3.944:000	48:097	43.894:000	20.440:000	—	6.549:000
	22 28 Janeiro	468	2.420:000	42:649	452	2.606:000	47:444	9.547:000	40.247:000	—	730:000
	29 4 Fev.	»	2.217:000	43:496	»	2.522:000	46:592	44.734:000	42.769:000	—	4.035:000
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sul e Sueste	24 34 Dezemb.	475	49.259:585	40:546	364	42.876:820	35:669	664.077:680	547.326:445	443.754:265	—
	1 7 Janeiro	»	40.974:400	23:404	»	9.040:260	25:042	40.974:400	9.040:260	4.934:440	—
Minho e Douro	10 16 Dezemb.	340	48.508:704	34:437	332	47.349:428	52:466	903.087:294	806.604:509	96.485:782	—
	17 17 »	»	44.740:600	72:766	»	49.320:584	58:494	927.827:894	825.922:093	104.905:798	—
Beira Alta	1 7 Janeiro	253	6.945:773	27:453	253	8.888:836	35:433	6.945:773	8.888:836	—	4.943:063
	8 14 »	»	5.528:956	24:062	»	7.637:483	30:487	42.474:729	46.526:349	—	4.054:590
	15 21 »	»	7.564:944	29:888	»	7.356:200	29:075	20.036:643	23.882:549	—	3.843:876
	24 31 Dezemb.	34	966:595	28:429	34	1.494:860	35:442	56.623:489	56.264:005	359:484	—
Guimarães	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Hespanha	22 28 Janeiro	2803 Ps.	4.474:438	448	2803 Ps.	4.206:247	430	4.644:340	4.625:578	—	41:238
	29 4 Fev.	»	4.452:724	444	»	4.438:529	406	5.767:064	5.764:406	2:958	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	15 24 Janeiro	2672	928:940	347	2672	903:785	338	2.664:730	2.378:828	85:902	—
	22 28 »	»	976:906	365	»	864:094	322	3.644:637	3.439:949	204:748	—
Andaluzes	1 7 Janeiro	894	209:280	234	894	202:630	226	209:280	202:630	6:650	—
	8 14 »	»	227:045	253	»	243:624	238	436:325	446:254	20:074	—
	15 21 »	»	224:734	254	»	229:825	257	664:057	646:076	44:984	—
Almansa-Valencia-Tarragona	24 31 Dezemb.	353	339:705	864	»	298:472	759	44.743:308	44.067:473	675:835	—
	1 10 Janeiro	»	224:730	574	»	224:762	574	224:730	224:763	—	33
Madrid-Caceres Portugal	11 20 »	»	294:059	740	»	264:886	674	545:789	489:649	26:440	—
	22 28 Janeiro	429	52:047	424	429	58:045	435	208:768	247:442	—	—
	29 4 Fev.	»	67:673	457	»	65:689	453	276:444	283:434	—	8:674
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6:690

(1) Compreende 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 a Figueira e Alfaiellos.

RENDIMENTO DO SAINT-GOTHARD

São já conhecidos, comquanto a assembléa geral dos accionistas só se reuna d'aqui a dois mezes, os resultados da exploração d'esta importante companhia, em 1889.

A companhia do Gothard, é uma das poucas que segue o systema americano, dando todos os mezes as cifras geraes approximadas do movimento nas suas linhas, da receita e das despesas effectuadas.

Estas cifras, não obstante serem sufficientemente exactas, são depois rectificadas na reunião dos accionistas pelo *compte-rendu* annual e definitivo em que se notam detalhes technicos e pelo qual se tem completo conhecimento das transacções industriaes.

Os resultados de que fallamos, dos quaes só são definitivos os que se referem aos nove primeiros mezes—porque do ultimo trimestre ha apenas umas resenhas provisórias—permitem no entanto que se faça com elles o balanço do exercicio ferro-viario do anno findo.

Damol-o em seguida, comparado com o de 1888.

TRAFFEGO	1889	1888
Viajantes.....(numero)	1.745.410	1.096.819
Bagagens.....(toneladas)	5.064	4.500
Cabeças de gado....."	75.772	38.604
Mercadorias....."	714.528	660.241
RECEITAS		
Viajantes.....	4.527.550 fr.	4.045.806 fr.
Bagagens.....	477.311 "	422.255 "
Gado.....	298.536 "	171.556 "
Mercadorias.....	7.378.979 "	6.991.281 "
Productos diversos.....	469.297 "	423.279 "
Total das receitas.....	13.151.673 "	12.054.777 "
Despesas.....	5.920.461 "	5.625.345 "
Producto liquido.....	7.231.212 "	6.429.432 "

O producto kilometrico da exploração propriamente dita, elevou-se a 43,727 francos em 1888, e 47,678 em 1889.

As despesas augmentaram como é natural, porém os lucros foram no anno findo, de 1.100.000 francos a mais do que no precedente.

Aos accionistas será distribuido um dividendo de 7 0/0, o que prova a desafogada situação financeira da companhia do Saint-Gothard, que de anno para anno distribue dividendos progressivamente maiores.

Em 1886, o dividendo distribuido foi de 3 1/2 0/0; em 1887, 5 0/0; em 1888, 6 0/0.

Com relação ás acções pôde-se dizer a mesma coisa, bastando para isso lembrar que em 1886 estando ellas a 480 francos se capitalisavam a 3,65 0/0, e agora, sendo o seu preço de 840 francos, se capitalisam a 4,17 0/0.

ASSOCIAÇÃO INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Recebemos um memorial que esta associação dirigiu ao sr. Presidente do Conselho de Ministros solicitando.

1.º que se prosiga com a maxima actividade na revisão das pautas das alfandegas do ultramar.

2.º que se dê o maximo impulso aos trabalhos do já decretado inquerito industrial.

3.º que o governo se abstenha de negociar qualquer tratado de commercio antes de concluidos os trabalhos acima mencionados.

4.º que nenhum tratado de commercio seja apresentado á sancção do poder legislativo sem prévia consulta das Associações industriaes, agricolas e commerciaes do paiz e bem assim das companhias nacionaes de navegação.

5.º que se determine que nos estabelecimentos e repartições do Estado, só em circumstancias *provadamente excepcionaes*, se admittam productos estrangeiros.

6.º que egualmente desde já se estabeleça como regra absoluta, que cesse a concessão de isenção de direitos aos productos estrangeiros que tenham similares na industria do paiz;

7.º que o governo resolva com a maxima brevidade quaesquer propostas que tendam a desenvolver e a engrandecer a industria, a agricultura, o commercio e a navegação do paiz.

Devemos declarar que estamos plenamente d'accordo com estas patrioticas conclusões que se filiam na ordem de idéas que sempre aqui temos defendido.

ENTRE COLLEGAS

O *Imparcial de Coimbra* responde á nossa noticia do numero anterior, intitulada *O cumulo do exagero*, confirmando as estapafurdias affirmacões do seu correspondente de Pombal, e termina dizendo-nos que era mais digno que a *Gazeta* as publicasse na integra.

Digno era, concordamos, mas digno... de lastima se tal fizessemos, o que não levamos a effeito porque temos cá em casa por costume attender quanto possivel ás leis d'uma entidade que muito respeitamos—o senso commum.

ESTABELECIMENTO PORTUGUEZ EM MADRID

Ha dias celebrou-se em Madrid a inauguração do estabelecimento de *Productos de Portugal e suas colonias*, que a casa de Lisboa N. de Goyri & C.^a installou n'aquella cidade, rua de S. Bernardo 27, assistindo a este acto o nosso ministro, conde do Casal Ribeiro, o consul, barão de Horteiga, o conde de Esteban Collantes e alguns jornalistas.

O sr. D. Felipe Léon, representante do sr. Goyri, obsequiou os convidados com um *lunch*, no qual se serviram queijadas de Cintra, vinhos do Porto, Madeira e Collares.

Apesar da reunião ter um caracter particular, o ministro de Portugal, saudando a imprensa hespanhola, fallou dos laços que unem os dois povos irmãos, assim como testemunhou o seu agradecimento pela attitudo, que a Hespanha observa, nas difficeis e circumstancias que atravessa o nosso paiz.

Estão ali expostos, por preços não conhecidos em Madrid, os vinhos do Porto, Madeira, Collares, fructas frescas de differentes qualidades, comprehendendo a laranja, doces e conservas de toda a especie, assim como objectos artisticos de ceramica e de crystal, artigos de verga e esparto e outros productos de Portugal, sem esquecer os bellos palitos de Coimbra primorosamente trabalhados.

As folhas hespanholas, que dão esta noticia, dizem que o ensaio de que se trata deve ser muito bem acolhido do publico madrileno, e com effeito o tem sido porque as vendas ali são já importantes.

Louvamos a iniciativa do sr. D. Nicolau de Goyri e desejamos-lhe um feliz resultado.

LINHAS PORTUGUEZAS

Os rapidos do Porto.—Foi proposta ao governo pela companhia real a suppressão temporaria dos comboios rapidos entre Lisboa e Porto.

Esta modificação teve por fim facilitar o acabamento da construcção da segunda via entre Lisboa e

o Entroncamento, melhoramento de tão grande importância para o serviço regular d'esta linha.

Com effeito para o acabamento d'este trabalho tornava-se necessaria a ripagem de uma parte da linha, que não podia effectuar-se mantendo-se os rapidos por que, tendo estes uma velocidade consideravel, exigiam as maiores condições de estabilidade da linha, e sendo de dia a passagem do ascendente, impossivel se tornava ter a via sempre prompta a essa hora para o transito de um rapido.

Os dois comboios supprimidos até a conclusão do assentamento, serão substituidos pelo prolongamento dos dois directos ao percurso de Lisboa ao Entroncamento e vice versa, o que dá outras vantagens ao publico, como passamos a notar :

Para o serviço ascendente o novo comboio n.º 5 que partirá de Lisboa ás 11 e meia da noite, serve para a ligação directa dos passageiros de Lisboa para as linhas da Beira Alta, Minho e Galliza, sem que os que se destinam á Beira Alta, tenham que esperar na Pampilhosa, nem em Valença os que vão para a Galliza.

Para as povoações proximas de Lisboa tem este comboio a vantagem de permittir a estada na capital até ás 11 e meia da noite, podendo os passageiros aproveitar esta em theatros e outras diversões que até hoje não podiam disfructar por o ultimo trem ser ás nove horas.

Os descendentes teem apenas o inconveniente de alguma demora mais em transito, porquanto partem do Porto apenas uma hora antes do que sahem hoje os rapidos e chegam a Lisboa duas horas depois.

Ha tambem a conveniencia de que tanto uma como outro tem carruagens de todas as classes e não sómente de 1.ª e 2.ª como os rapidos.

Finaalmente comquanto sejamos partidarios da existencia de comboios rapidos entre as duas cidades, não crêmos que a suppressão d'estes, sendo provisoria, como se sabe, e só motivada por um caso de força maior, cause grande transtorno, muito mais que actualmente, no inverno, elles são aproveitados, apenas por um pequeno numero de passageiros, como todos temos presenciado, partindo muitas vezes de Lisboa, com uns 20 logares occupados.

Ramal de Vizeu.—Diz um collega local que está concluida de pedraria a formosa ponte do Dinha, da secção de Tondella a Santa Comba Dão. Já chegou uma grande porção de ferro para a mesma ponte e affirma se que na proxima semana começam os trabalhos metallicos. Até que podemos ter esperanças de ver concluido em breve, este melhoramento importantissimo.

Carris de Ferro de Lisboa.—Na ultima sessão da camara foram approvados os seguintes preços para as carreiras dos carros americanos no corrente anno:

—Do Intendente, Avenida, Rocio e Caminho de Ferro e Alcantara, e vice-versa, 50 réis.

—Do Intendente, Avenida, Rocio, Caminho de Ferro, Conde de Barão e Santos, a Belem, e vice-versa, 60 réis.

—Do Intendente, Avenida, Rocio, Caminho de Ferro, Conde de Barão e Santos a Algés, e vice-versa, 80 réis.

—Do Conde Barão ou Santos a Alcantara ou Santo Amaro, e vice-versa, 30 réis.

—De Alcantara ou Santo Amaro a Belem, e vice-versa, 30 réis.

—De Alcantara ou Santo Amaro a Algés, e vice-versa, 50 réis.

—De Belem a Alges, e vice-versa, 30 réis.

—Do Rocio ao Rato, Principe Real, S. Pedro d'Alcantara e vice-versa, 50 réis.

—De Santos ou Conde Barão ao Rocio, Avenida, Intendente e Caminho de Ferro, e vice-versa, 30 réis.

—Do Pelourinho ou Terreiro do Paço ao Caminho de Ferro, Rocio, Intendente, Avenida e Conde Barão ou Santos, e vice-versa, 20 réis.

Cessa todo o serviço que a companhia denomina extraordinario.

Estação do Campo Pequeno.—O sr. ministro da guerra pensa em construir na estação do Campo Pequeno um embarque facil para as tropas, que poderão d'ali ser transportadas a qualquer ponto. Junto da estação será construido um quartel para alojamento da companhia de operarios engenheiros de caminhos de ferro, facilitando-se a instrucção d'aquelles militares.

De Loanda a Ambaca.—A data da partida do ultimo paquete continuavam com actividade os trabalhos da construcção do caminho de ferro de Ambaca. Contava-se que a terceira secção estivesse concluida e prompta a ser aberta á exploração em abril proximo. Na quarta havia trabalhos muito adeantados.

Leixões-Salamanca.—O conselho de administração da companhia das Dócas e Caminhos de Ferro Peninsulares elegeu para seu presidente o sr. conselheiro José Augusto Correia de Barros; para vice-presidente, sr. dr. Antonio de Oliveira Monteiro; para secretario, o sr. Henrique Carlos de Meirelles Kendall; para vice-secretario, o sr. Eduardo da Silva Machado; para administrador-delegado, o sr. Antonio Manuel Lopes Vieira de Castro; para substituto, o sr. Carlos José Alves.

O conselho resolvera, segundo nos consta, representar ao governo para que, quanto antes, se proceda aos melhoramentos indispensaveis no rio Douro, como sejam dragagens no rio e construcções de caes acostaveis junto da alfandega.

LINHAS HESPAÑOLAS

Transporte de carvão.—Acaba de ser assignado entre a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha, e o marquez de Comillas, proprietario das minas de carvão das Asturias, um contracto pelo qual a companhia se obriga a transportar nas suas linhas um minimo annual de 120:000 toneladas de carvão, ao preço de transporte de 2 centimos por kilometro, preço que se torna vantajosissimo para as regiões mineiras, e para as industriaes de Manresa, Sabadell e Tarrasa, por isso que o carvão das Asturias posto em Manresa, vem a sahir por 28 pesetas a tonelada.

O contracto em questão é importante para a companhia do Norte de Hespanha, não só por causa do grande trafico que vae desenvolver, como tambem pela grande actividade industrial que d'elle resultará para as duas regiões de procedencia e destino.

Atravez dos Pyreneos.—Segundo diz o nosso estimado collega de Madrid *La Gaceta Industrial*, continuam com grande actividade os trabalhos da via ferrea do Canfranc não obstante cerca da terça parte dos operarios empregados n'esta obra, terem sido atacados da *influenza*. Actualmente são 2:000 os trabalhadores que se occupam nos 124 kilometros entre Huesca e Orante, nos quaes já está feita a terraplenagem. Em mais de 30 d'estes kilometros terminou-se já a abertura da via para o assentamento da linha. Encetou-se tambem a perfuração de trez tunneis em que se trabalha ao mesmo tempo na abertura das duas bocas, e de outros tres em que, por enquanto, se trata só d'umas das aberturas.

A estação de Alerre está quasi concluída: a de Plascencia muito adeantada, e a da Ayerbe, comquanto mais atrasada, também em breve se apromptará.

Concluíram-se também as pontes dos terminus de Artasona, Riel, e Benia.

O que, porém está mais atrasado, é a construcção do grande tunnel internacional.

A companhia Madrid-Saragoça.—Nos circulos financeiros do paiz visinho, calcula-se que o dividendo que a companhia dos caminhos de ferro de Madrid-Saragoça e Alicante, distribuirá relativo ao anno de 1889, é de 12 francos.

É porém impossivel n'esta occasião, dar se uma indicação definitiva.

Um tramway em Madrid.—Começaram ha dias em Madrid, os trabalhos para a construcção d'um tramway, que irá desde a rua de Aragon, á porta da Praça dos Touros. O preço de transporte desde a Porta do Sol, será de cincoenta centimos.

De Penêranda a Aguilla dos Caballeros.—A Hespanha vae ser dotada com mais uma via ferrea, cujos trabalhos se começaram já nos principios do mez em que estamos.

A nova linha, é a que unirá Penêranda com Aguilla dos Caballeros.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Duas pontes gigantescas.—No concurso que teve ha dias logar na Roumania para a construcção d'uma ponte sobre o Danubio, em Cernavoda apresentaram-se as seguintes propostas:

Sociedade franceza Fives-Lille por.....	7.657.618 francos
" belga Brause le Comte.....	7.958.949 "
" franceza Batignolles.....	8.441.450 "
" franco-allema Gaerner & Creusot	8.625.528 "
" franceza Eiffel.....	9.017.082 "
" Cail.....	11.765.073 "
" ingleza Dauube Bridge Company.	17.630.084 "

É notavel o exagero de preço pedido pela unica sociedade ingleza que concorreu, o que até certo ponto prova que tanto em França como na Belgica se obtêm obras de ferro em muito melhores condições de preço do que no egoista paiz de alem da Mancha.—Prova-se mais e mais que *podemos passar sem elle*, para este genero de construcções.

A ponte é para a passagem de uma linha ferrea.

De todas as empresas que se apresentaram concorrendo ao convite do governo roumaico, foi a Companhia Franceza de Fives-Lille, que apresentou o mais barato preço—aproximadamente 7 milhões e meio e foi portanto a ella que se adjudicou a construcção.

A extensão total da grandiosa ponte será de 750 metros, posto que o Danubio, não tenha em Cernavoda mais de 620 metros de largura. Será formada por cinco arcos; o arco do meio terá uma abertura de 190 metros, e os outros quatro de cerca de 40 metros. O taboleiro será collocado 30 metros acima do Danubio para que os navios de vela possam passar sob os arcos.

Os trabalhos d'esta monumental obra d'arte—que será completamente feita de aço e ferro—devem estar terminados no prazo de cinco annos.

Tambem um grupo de capitalistas francezes, está tratando de obter autorisação para construir uma outra ponte sobre o Bosphoro entre a Roumelia, e a Anatolia Hissar.

Esta ponte, que será de um só tramo, deve ter uma extensão de 800 metros, e uma altura de 70 metros. O projecto de fazer passar uma ponte por sobre o estreito de Constantinopla, não é novo. Já em tempos se fallou n'isso, mas o estudo e a construcção ficaram ad-

diadas para quando se tornasse necessario ligar duas linhas de caminhos de ferro, nas duas margens do isthmo, as quaes n'essa epocha não estavam ainda construidas.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

(Conclusão do n.º 50)

Relatorio de David Livingstone

DE S. PAULO DE LOANDA Á EMBOCADURA DO ZAMBEZE DE 1840 A 1856

20 de fevereiro do 1855.—Partimos hontem de Cas-sange; soprava violento vento de oeste; hoje estão atacados das febres muitos dos meus companheiros. Esta influencia maligna é o unico inconveniente que tem a provincia d'Angola; debaixo de todos os outros pontos de vista, é um paiz encantador e que, pela sua fertilidade, poderia abastecer o mundo de productos equatoriais. Affirmo sem hesitar, que se a provincia d'Angola pertencesse aos inglezes, forneceria hoje ás nossas manufacturas mais algodão do que America. Um caminho de ferro de Loanda ao valle do Quango asseguraria ao porto d'esta cidade o commercio de todo o interior da Africa austral.

PROSPECTO DE EMISSÃO PUBLICA

AO PAR DE 20:000 ACÇÕES ORDINARIAS DE 500 FRANCO
DA COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DO CONGO

(31 de julho de 1889)

«Les facilités de communication que présentent les 11:500 kilomètres de rivières navigables du haut fleuve et de ses affluents permettent, en effet, de drainer vers le Stanley Pool, pour les confier en suite au chemin de fer, les produits commercables que les immenses territoires du haut Congo produisent en abondance. Lorsque l'on pense qu'il suffirait qu'un seul homme réunit chaque jour 3 kilogrammes d'ivoire, ou de caoutchouc, ou de tabac, ou de gomme copale, ou de poivre ou de tous ces produits ensemble, par réunir par an une tonne, ce qui ferait pour les 23:000 kilomètres de rives 23:000 tonnes de produits, on acquiert la conviction que le chemin de fer du Congo est bien, comme on l'a dit, un chemin de fer à recettes illimitées.»

Temos a lamentar a perda do digno vogal do conselho fiscal, o ex.^{mo} sr. conselheiro Francisco Augusto Florindo da Mouta Vasconcellos, e aqui consignamos o nosso pezar por essa falta.

Segundo a letra do estatuto, tendes a preencher aquella vaga na vossa proxima reunião.

Terminamos agradecendo muito reconhecidos aos exc.^{mos} snrs. conselheiros Henrique de Barros Gomes e Frederico Ressano Garcia, que durante o exercicio findo geriram a pasta da marinha, Guilherme Augusto de Brito Capello, illustre governador geral da provincia d'Angola e Marquez das Minas, digno fiscal do governo junto do nosso caminho de ferro, o auxilio que, sem ultrapassar os limites do cumprimento exacto dos seus deveres, nos têm prestado, mostrando, que apreciam bem os beneficios, que a realisação de tão grande empreendimento trará ao nosso paiz. Registramos igualmente os protestos do nosso reconhecimento ao exc.^{mo} snr. conselheiro Lopo Vaz de Sampaio e Mello, nosso administrador-delegado em Lisboa, e ao nosso conselho pelos relevantissimos serviços e apreciaveis conselhos, que lhes devemos.

Porto, 19 d'outubro de 1888.

PELO CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO, o Presidente Carlos Lopes; o Vice-Presidente Alexandre Peres; o Secretario Arnaldo de No-
vaes Guedes Rebello.

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Senhores accionistas:—O relatorio que acaba de ser-vos apresentado informa-vos estar concluida a construcção dos kilometros 1 a 90 e 111 a 116 da vossa linha, e aponta-vos o estado dos trabalhos nos kilometros 91 a 111 e 116 a 260, mencionando igualmente o plano, que preside a esses trabalhos.

Esse estado, posto que pelas causas apontadas no relatorio importe para a 2.^a e 3.^a secções da vossa linha um desenvolvimento menor do que o conjecturado no relatorio anterior, julgamos, vos satisfará, e a não ser, que mais uma vez as circumstancias do clima impeçam a realização das previsões melhor fundadas, é de esperar que nenhum outro obstaculo contrariará de modo importante o adiantamento da construcção da vossa linha.

Tendo começado a exploração da 1.^a secção da vossa linha adquiriste vós, senhores, em respeito a essa secção o direito á garantia do juro concedido pelo governo de Sua Magestade á vossa Companhia.

E' por emquanto assaz exiguo o rendimento proprio d'essa secção, mas ainda assim é um elemento, que tenderá a desenvolver-se, incitados que sejam os povos, cujas regiões ella atravessa, a produzir e a trabalhar, pela experiencia, que adquirirão das vantagens de trocarem os seus esforços e productos pelas commodidades, que os povos mais civilizados lhes poderão fornecer, transportados pela vossa linha.

Esperemos do futuro aquillo, que só elle nos póde dar.

Este conselho fiscal concordou, em que a exploração começada abrangesse os 10 kilometros, além dos 60 marcados para limite da 1.^a secção da vossa linha, não obstante o sacrificio temporario, que isso póde causar aos vossos interesses, e espera, que o governo de Sua Magestade, recompensando esse sacrificio accederá a marcar limites mais rasoaveis para as futuras secções em exploração, como garantia do complemento de juro, modificando n'esse ponto o actual contracto d'ajudicação.

Este conselho concordou, igualmente na deliberação tomada pelo vosso conselho d'administração, com respeito aos estudos e reconhecimento para a construcção d'um caminho de ferro d'Ambaca a Cassange a entestar com a vossa linha ou a continual-a.

Este assumpto importantissimo impõe-se de per si ainda menos á vossa attenção do que á do governo, porque a elle se prende o futuro do nosso poderio e commercio em Africa.

Não queremos com isto negar os lucros que á vossa empresa podem advir, tanto com relação á sua concessão actual, se o prolongamento lhe não fôr adjudicado a ella; como com relação a toda a linha a construir, se fôr ella a adjudicatoria; mas o que affirmamos, é que só o prolongamento póde libertar de prompto o paiz d'um encargo, que d'outra forma terá de supportar por largos annos.

No relatorio do anno findo provou-se com assertos dos proprios interessados no caminho de ferro do Congo, que o commercio pertencerá, a quem primeiro lograr approximar-se do Cuango; no relatorio actual deixa o conselho d'administração lavrada a opinião entre todas e mais que todas auctorizada do eminente explorador Livingstone; não é, pois, questão de lucros, mas sim prova de patriotismo, o instar pelo prolongamento e corre á vossa Companhia o dever de se collocar á testa d'esta nova cruzada em proveito da nossa Africa e isso lhe será agradecido e louvado de futuro, como já hoje lhe é agradecida e louvada a organização da Mala Real Portuguesa, destinada a ser uma alavanca poderosa do bem-estar das nossas colonias.

Associamo-nos ao sentimento do vosso digno conselho d'administração pela perda do nosso illustre collega o ex.^{mo} sr. conselheiro Francisco Augusto Florido da Mouta e Vasconcellos, cuja vaga tereis de preencher, segundo a disposição do estatuto.

Quanto ás contas e balanço, acham-se conformes com os livros da Companhia, que continuam a ser escripturados com toda a regularidade e acção.

Concluindo, é o vosso conselho fiscal de

PARECER

1.^o Que aproveis o relatorio e contas, que vos são apresentadas.

2.^o Que deis um voto de bem merecido louvor ao vosso dignissimo conselho d'administração pela muita competencia e zelo, com que desempenhou o seu mandato.

3.^o Que procedaes á eleição d'um membro d'este conselho fiscal, para supprir a vaga, por fallecimento do ex.^{mo} sr. conselheiro Mouta e Vasconcellos.

Porto, 28 de outubro de 1889.

O CONSELHO FISCAL.—Presidente—*Conde de S. Januario*.—Vice-Presidente—*Conde de Gouvêa*.—*Antonio Joaquim de Castro Gonçalves*.—*Antonio José Lopes Navarro*.—*José Eduardo Ferreira Pinheiro*.—*Domingos Alves Moreira*.—*Domingos Candido d'Almeida Ribeiro*.

AVIZOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Aviso ao publico

Transportes directos de França para Portugal

VIA IRUN-HENDAYA E VALENCIA D'ALCANTARA

Dando-se com frequencia o caso de que os expedidores entregam em Paris as suas remessas a Agencias que, não mantendo relações officiaes com a Companhia d'Orleans, deixam portanto, de aproveitar as vantagens das tarifas directas, unicas ao abrigo das quaes as mercadorias passam em transito por Hespanha, isto é: livres de impostos aduaneiros n'aquelle paiz, e resultando d'este modo de proceder não só demoras inevitaveis, mas tambem encargos escusados e não insignificantes de direitos e de comissão ás agencias da fronteira franceza;

Previne-se o publico de que as remessas que tenham de seguir directamente a Lisboa, devem ser entregues em Paris nas seguintes estações: Quai d'Austerlitz ou Ivry, ou nas centraes, Bureaux de ville da Companhia d'Orleans: Place de la Madeleine, 7, Rue de Londres, 8, Rue du Paradis, 21 bis, Rue Paul Lelong, 7, Rue Jean Jacques Rousseau, 18, Boulevard Sébastopol, 34, Rue N. D. de Nazareth, 30, Rue des Archives, 19, Place Saint Sulpice, 6, Rue Française, 6, Rue Gaillon, 5, em qualquer d'estas estações, deverá, segundo a natureza da remessa, ser pedida a applicação das seguintes

TARIFAS DIRECTAS INTERNACIONAES DA COMPANHIA D'ORLEANS

Para caça morta, fructas e legumes verdes, a tarifa por grande velocidade E 185 bis, recovagens por grande velocidade a tarifa E 533, carruagens por pequena velocidade a tarifa E 57, mercadorias de todas as classes por pequena velocidade E 54 bis.

Previne-se tambem o publico de que é indispensavel que os expedidores em França, enviem aos seus committentes de Lisboa as senhas (récépissés) do caminho de ferro, unico documento mediante o qual as entregas podem aqui ser feitas, sem transtornos e demoras.

No serviço do Trafego fornece-se gratuitamente exemplares d'estas tarifas e presta-se quaesquer esclarecimentos ácerca d'elles.

Lisboa, 27 de Janeiro de 1890.

RUSTON, PROCTOR & C.^A

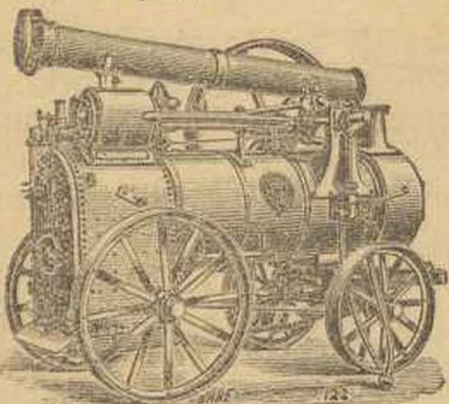
RESPONSABILIDADE LIMITADA

LINCOLN, INGLATERRA

20:500

LOCOMOVEIS E TRILHADORAS
VENDIDAS

Machinas de vapor
De alta pressão
e Compound



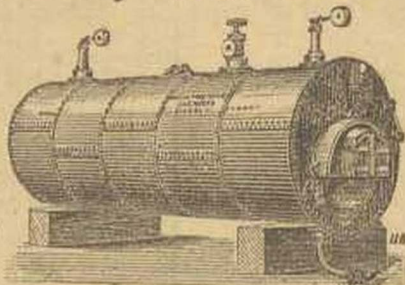
Locomoveis de alta pressão e Compound

LOCOMOTORAS

ESCAVADORAS

Machinas para minas

Enviam-se
catalogos

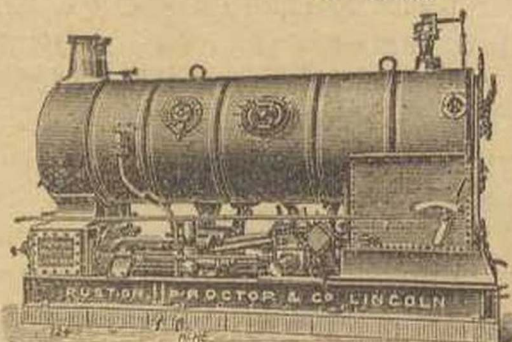


CALDEIRAS

BOMBAS CENTRIFUGAS

Serras circulares

Trilhadoras
Moinhos para cannas
de assucar



Motores para luz electrica

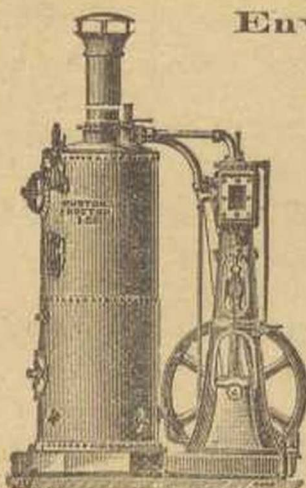
Agente em Portugal

COMPANHIA CENTRO AGRICOLA INDUSTRIAL

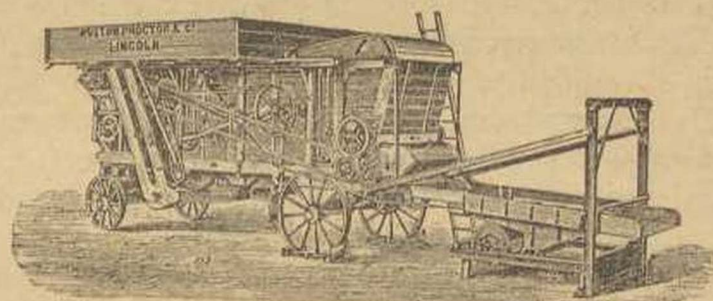
21, 23, 25, R. do Arco Bandeira, 27, 29, 31

Enviam-se

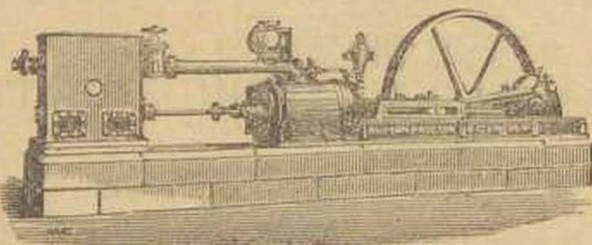
CATALOGOS



Machinas verticaes



Trilhadora de vapor com triturador e compressoras
de palha



Machinas com condensação, alta pressão
e Compound

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 DO FREIO DE VACUO

Direcção Geral:—32, Queen Victoria Street—Londres

MEDALHAS DE OURO

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

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

Construcção simples—Acção energica—Conservação facil

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

AGENCIA GERAL PARA HESPAÑA E PORTUGAL—156 Boulevard Magenta—PARIS

Agencias

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

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

A nova HARRISON KNITTER

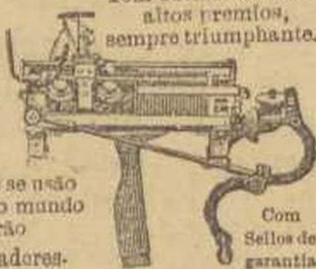
MACHINA PARA FAZER MEIAS

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

Se precisa Agentes compradores.

Para Catalogos Illustrados e todos outros pormenores dirigir a

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



Tem obtido os mais
altos premios,
sempre triumphante.

Com
Sellos de
garantia.

Sociedade anonyma das officinas de construcção

DE

MALINES

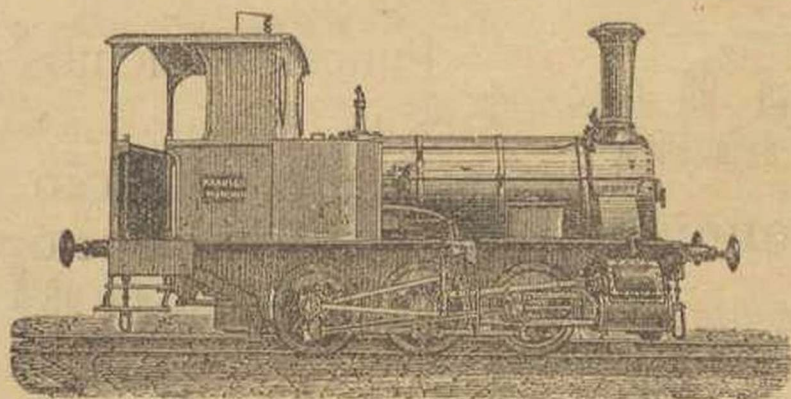
DIRECTOR GERENTE—DIVOIRE

Material para caminhos de ferro e linhas americanas.
Rodas para locomotivas, tenders, wagons e tramwais.

FUNDIÇÃO E CALDEIRERIA

MALINES—BELGICA

Fabrica de Locomotivas KRUSS & C.^a MUNICH E LINZ S. D.



Locomotivas de adesão e cremalheira

PARA

Via larga ou reduzida

Systema, o mais util de locomotivas com tender para vias principaes e seccundarias, tramwais, construcções de edificios, exploração de minas.

Outras construcções

Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor,apparellhos de vacuo e de vapor para a extracção de materias fecaes etc, cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir.

Agente Geral em Hespanha

JULES LHOUSE — Barcelona

AUGUSTO BLUMENTA - 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 Ferregal de Cima, 2

EM MADRID

Cezar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal—HAMBURGO

FREIOS CONTINUOS SOULERIN

São convidadas as companhias de caminhos de ferro que desejarem experimentar

OS

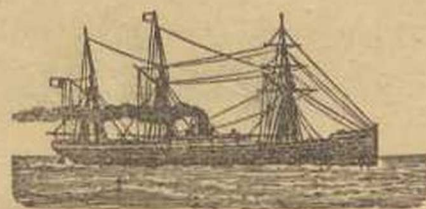
FREIOS CONTINUOS SOULERIN

privilegiados em Portugal pela patente d'invenção n.º 1:219 a dirigirem os seus pedidos em carta a

J. A. DA CUNHA FERREIRA**59, RUA REBELLO DA SILVA****LISBOA**

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 17 de fevereiro o paquete «Trent»

Para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos
Montevideu e Buenos-Ayres

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

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

AGENTES

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

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

DYNAMO OERLIKON—Patente C. E. L. BROWN

Para lampadas d'arco e de incandescencia

Trabalhos Electricos. Accumuladores

Construcção de uma simplicidade especial

Fios induzidos, completamente rodeados de ferro

Commercial effectivo 95 p. c.
segundo o tamanho da machina

Marcha silenciosa

NENHUM AQUECIMENTO

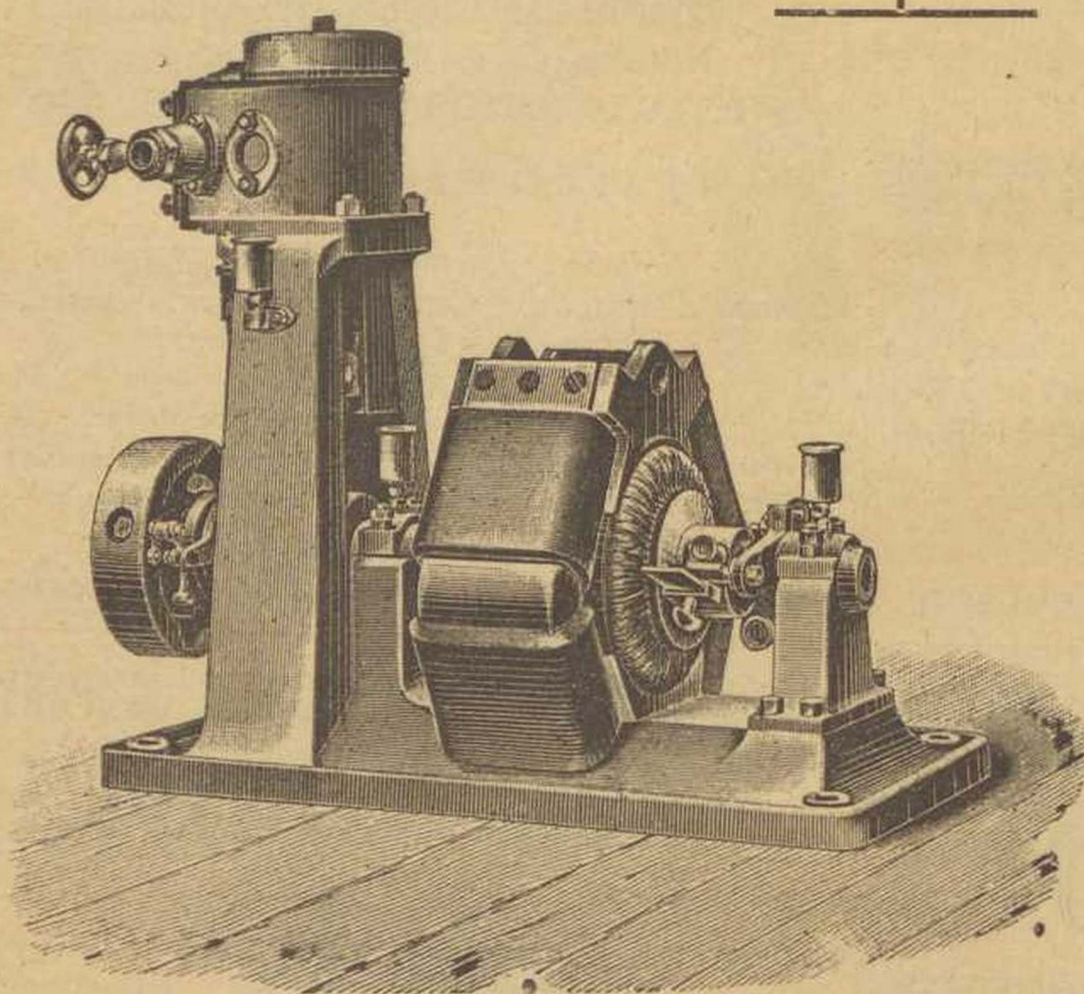
Funcionamentos em faiscas

Grande duração das escovas e conductores

Efeito util electrico até 96,5 p. c.

VELOCIDADE MODERADA

SERVIÇO MUITO SIMPLES



Regulador automatico de tensão, privilegiado, que serve para obter uma luz regular e sem oscillações e para prolongar a duração das lampadas de incandescencia. O dynamo pôde trabalhar com carga variavel e o numero de revoluções da transmissão pôde variar até 50 p. c.

LAMPADAS D'ARCO

Previlegiadas

que produzem uma luz muito regular. A construcção d'estas lampadas é muito simples e não precisa de limpeza alguma interior para mais de **2:000 horas** de iluminação consecutiva.

Machinas de vapor de grande velocidade
Ligadas directamente aos dynamos

Indispensaveis em toda a installação electrica para theatros, casinos e estabelecimentos publicos ou particulares que não disponham d'um motor já installado para outras applicações.

OCCUPAM MUITO POUCO ESPAÇO
DISPENSAM TRANSMISSÕES E CORREIAS

Grande economia no custo, sendo o seu preço sempre inferior a metade do das machinas de vapor ordinarias, não chegando á terça parte nas de uma força de certa importancia

Para grandes forças applica-se-lhes o systema **COMPOUND**

EMPREGADAS NA ILLUMINAÇÃO DO THEATRO REAL DE MADRID

Transmissão de força, Regulação automatica. Efeito util, garantindo até 80 p. c. segundo o comprimento da transmissão e a força

CAMINHOS DE FERRO ELECTRICOS

Pequenos motores industriaes. Machinas e ferramentas dos systemas mais aperfeiçoados para trabalhar os metaes e a madeira

UTENSILIOS E FERRAMENTAS DE MÃO

Apparelhos de transporte para elevar pezos, a braço e a vapor
Accumuladores do systema mais aperfeiçoadado

Officinas de construcção de Oerlikon, perto de Zurich (Suiça)

20 installações para 50 lampadas d'arco e 9:000 incandescentes executadas ou em via d'execução na Peninsula Iberica