

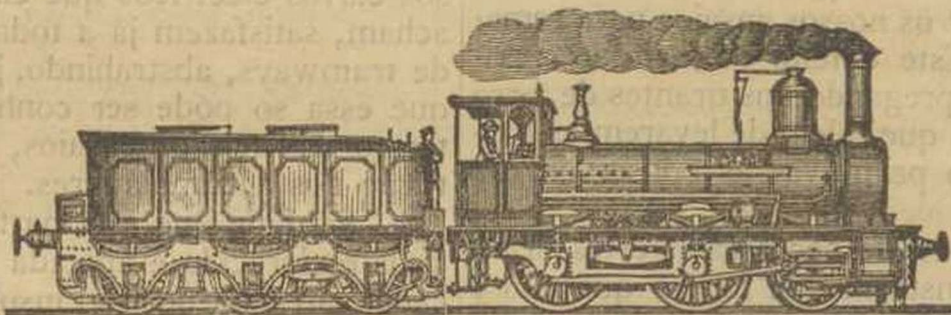
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

AVISO IMPORTANTE

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

Continuamos hoje a tratar das **Novas tarifas da Companhia Real**, que brevemente vão ser postas em vigor (vide a pag. 146 d'este numero).

SUMMARIO

Lourenço Marques ao Transwaal. — Algumas palavras sobre a tracção mechanica, por M. Herrmann. — As novas tarifas da Companhia Real. — Parte official, relatorio e decreto de 25 de junho (rescisão do contrato do caminho de ferro de Lourenço Marques). — A Paris por 5 libras. — Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes. — Ponte sobre o Tejo. — Gaz de Lisboa. — Carteira dos accionistas. — Boletins financeiros, de Paris, por G. Pessard, de Lisboa, por B. dos Santos. — Cotações dos titulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam e Bruxellas. — Receitas dos Caminhos de ferro. — Linhas portuguezas. — Linhas hespanholas. — Linhas estrangeiras. — Notas varias. — Emigração. — Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes, relatorio do conselho de administração. — Avisos de serviço. — Annuncios.

LOURENÇO MARQUES AO TRANSWAAL

Está finalmente resolvido este importante assumpto.

O governo resolveu rescindir o contracto d'esta companhia. No *Diario do Governo* veio publicado no dia 26 o decreto d'essa rescisão, precedido de um claro e preciso relatorio em que o ministro fundamenta a sua proposta.

Estes dois documentos de tanto interesse para a historia da nossa viação accelerada são por nós publicados

integralmente na *Parte official* d'este numero, não obstante a sua extensão.

Não quizemos entrar na discussão das questões que se teem debatido a este respeito antes da resolução official ser dada, porque não apreciamos factos d'esta magnitude por informações mais ou menos apaixonadas de um ou outro lado; preferimos esperar a solução dos factos e por elles conhecer a razão que as justifica ou os motivos que ha para combatel-os.

Ora no bem elaborado relatorio que precede o decreto resaltam a olhos vistos os fundamentos em que se baseou o ministro para decretar a rescisão. Para esse documento chamamos a attenção dos nossos leitores.

Por elle se vê que o governo foi, quanto possivel, tolerante, transigente e benevolente, procurando sempre facilitar a construcção da importante linha africana, não obstante as vicissitudes por que a companhia tem de passar.

Que foram estas que lhe originaram esta desastrosa solução, é bem licito acreditar-o, antes de darmos como facto averiguado o que se deduz do relatorio — uma lamentavel indolencia da parte da sua direcção.

Cremos sobejamente que o interesse d'esta não era preparar a queda da companhia; como esperamos que da resolução tomada lhe não advirão peiores resultados do que se uma nova ampliação de praso lhe fosse concedida; ampliação que não podia ser mais do que um paliativo, tendente antes a dar-lhe um maior desastre breve do que a offerecer-lhe qualquer novo meio de cumprir o seu contracto.

Alem d'isso o interesse do paiz reclamava uma urgente solução.

A colonia transwaaliana não pôde por mais tempo esperar pela ligação da sua linha com outra que lhe dê sahida aos seus productos, e a que, pelo nosso territorio lhe dá a linha de Lourenço Marques, é, desde muito, vivamente disputada por outros portos competidores.

Manter o estado de indecisão em que desde muito se conservava a linha portugueza, era arriscar o futuro d'essa nossa possessão, e inutilisar tantos sacrificios que ella nos tem custado.

Applaudimos, portanto, a determinação do governo e fazemos votos por que ella venha produzir os necessarios effeitos para a rápida conclusão de linha tão importante, e por que se consiga — e não o julgamos difficil — minorar quanto possivel as consequencias da rescisão, para a companhia portugueza.

ALGUMAS PALAVRAS SOBRE A TRACÇÃO MECHANICA

(Continuado do numero antecedente)

Passado algum tempo notou-se igualmente que o leito do carro não tinha a sufficiente solidez, as barras de ferro de que elle é formado cederam ao impulso recebido pelo corpo do carro nas curvas e d'isto resultou começarem as rodas a tocar na parte interior do leito, obrigando-nos a suspender os nossos ensaios para remediar este inconveniente. Este defeito tambem se corrigiu d'um modo efficaz, empregando uns tirantes de ferro collocados perto dos bocks que, além de levarem as barras do leito á sua posição primitiva, as conservam na distancia conveniente.

No novo carro, tornam-se desnecessarios estes tirantes porque o leito é construido de fôrma que não é possível ter logar o afastamento das vigas lateraes, visto terem-se aproveitado para as ligar entre si os ferros transversaes em U que sustentam o motor e as peças de movimento. D'este modo as travessas que sustentam o machinismo servem de peças de reforço para a consolidação do leito do carro.

Em outras occasiões tivemos avarias provenientes da pouca distancia que existe entre a roda da cadêa e o chão, o que deu logar a deteriorar-se a caixa de abrigo da cadêa e termos por esse motivo de interromper o serviço durante alguns dias.

A operação de graduar a tensão das cordas de transmissão é tambem bastante difficil e lenta no carro Julien, emquanto que no novo carro se effectua com rapidez e d'um modo perfeitamente pratico.

A par d'estes inconvenientes a que eu podia dar remedio, havia porém outros para os quaes a minha acção era impotente. Um d'elles, o principal, provinha das condições desfavoraveis em que se encontram os nossos carris para a tracção mechanica, muitos estão gastos, são de um typo pouco apropriado á tracção mechanica e no trajecto destinado ao carro electrico uma grande parte do caminho é de Mac-Adam em que os carris se acham cobertos de terra.

Devido principalmente ao estado em que estão os carris, aconteceu muitas vezes descarrilar o carro, o que tinha para nós um duplo inconveniente; em primeiro logar constituia um accidente desagradavel e em segundo logar perturbava o andamento regular das nossas experiencias, submettendo os accumuladores a descargas demasiadamente fortes que são a causa que mais prejudica estas baterias.

Estas descargas grandes eram tanto mais prejudiciaes á bateria, quanto maior era a extensão da calçada que o carro tinha de percorrer antes de se tornar a encontrar outra vez sobre os carris.

A terra que constantemente cobre os carris em toda a linha do Aterro é tambem uma causa que produz um gasto anormal de electricidade. Mas o que sobretudo mais prejudicava e comprometia a duração dos accumuladores era o accidente causado pelo descuido do conductor, quando este punha o carro a andar com o travão apertado.

Quando se dava um caso d'estes a descarga dos accumuladores adquiria o seu valor maximo e d'ahi as consequencias as mais desagradaveis.

Este ultimo inconveniente tambem se pôde remediar por meio d'uma disposição, que impede que o conductor possa fechar o circuito quando o carro está travado.

Esta disposição tendo uma importancia capital por isso se adaptou tambem ao carro Julien.

Este carro foi ainda modificado em um outro ponto que é alheio ao fim das nossas experiencias, mas que

nem por isso deixa de poder contribuir para fazer desaparecer qualquer resto de desconfiança da parte do publico. Refiro-me aos guarda-calhas que adaptei ás rodas dos dois carros e que além de poderem evitar um desastre maior em caso de atropelamento, afastam de cima dos carris qualquer objecto de maior volume que sobre elles se encontre.

Resulta pois dos ensaios que temos feito com os nossos carros electricos que elles, nas condições em que se acham, satisfazem já a todas as exigencias d'um serviço de tramways, abstrahindo, já se vê, da parte economica, que essa só pôde ser conhecida quando chegarmos ao termo dos nossos ensaios, que está dependente da duração dos accumuladores.

E' verdade que esta parte tambem se acha cada vez mais esclarecida e apoiada por homens que estão collocados em uma posição insuspeita. O importante relatório do sr. Gostkowski, em que compara os diversos sistemas de tracção mechanica, com a tracção animal dos tramways de Vienna e Berlim, é excessivamente favoravel á tracção electrica por meio de accumuladores.

A notavel e muito extensa memoria ao sr. dr. Ed. Hopkinson, publicada nos *Proceedings dos Engenheiros Civis de Londres*, é um trabalho de grande valor e no qual o seu auctor declara que é a força electrica que hade substituir a força animal.

E não admira que assim seja, se considerarmos que não existe systema nenhum que reuna as qualidades que possui o carro electrico, e que não tendo os defeitos dos outros systemas, que se não podem consentir nos centros das cidades, hade ser elle forçosamente o preferido.

Assim a ausencia do fogo, a impossibilidade de explosão, o estado absolutamente inoffensivo de todas as suas partes, o pouco espaço que occupa nas ruas, a semelhança com os vehiculos já existentes, a ausencia de productos deleterios, a sua independencia, o acio a que elle se presta, o seu aspecto attrahente realçado durante a noite pela luz electrica, a facilidade das suas evoluções, o nenhum consumo de energia quando está parado, tudo isto são qualidades que, reunidas, de balde se procurarão nos outros systemas conhecidos.

Lisboa, 30 de maio de 1889.

M. Herrmann.

AS NOVAS TARIFAS DA COMPANHIA REAL

IX

Não começa ainda hoje a vigorar o novo jogo de tarifas que a Companhia Real Portuguesa tem submettido á approvação do governo, por esta ainda não ter sido dada por parte da Fiscalisação dos Caminhos de ferro de Oeste, (Torres Figueira Alfanellos), demora devida não ao digno engenheiro fiscal, mas ás consultas e tramites indispensaveis para a resolução de tão importante assumpto.

O parecer do conselho superior do commercio e industria foi dado ha poucos dias, segundo sabemos extra officialmente, e como é de esperar que as tarifas vigorem em breve, adiantamos hoje quanto possível os detalhes que sobre ellas temos dado, afim de, n'essa data, os nossos leitores estarem já habilitados a apreciá-las com relação a todas as mercadorias.

Kaolim.—No mesmo caso dos demais *barros*, taxar-se-ha pelas series 4.^a, 5.^a e 6.^a da tarifa n.^o 1 em projecto.

Lã em bruto, suja ou lavada.—É esta uma das mercadorias que mais beneficiadas ficam pela nova tarifa n.^o 1.

Conservando-se ao mesmo preço que actualmente tem todas as tarifas especiaes, reduzem-se os preços entre muitos e differentes pontos, mesmo dos principaes que expedem e recebem este genero.

Pela tarifa combinada com o Sul e Sueste, a parte que respeita á Companhia Real é tambem consideravelmente reduzida, passando de Lisboa para Payalvo a pagar 27500 réis em vez de 37000 réis, para Coimbra 47000 réis em logar de 47350 réis, e para o Porto 57100 réis em vez de 57600 réis, etc.

Finalmente, a serie applicavel em todos os casos é a 3.^a que, como se sabe, tem os typos de 24, 22, 20 e 15 réis.

Ladrilhos mosaicos.—Pagam um pouco mais caro do que os ladrilhos ordinarios, isto é as series 3.^a para os pequenos pesos, 4.^a para os de 500 kilos e 5.^a nos wagons de 8:000 kilos.

Lagedo.—No mesmo caso de azulejos.

Latão em bruto.—Preços eguaes a cobre em bruto.

Latão em obra ordinaria.—Vide mesmos preços de cobre em obra.

Legumes seccos.—Applicam-se os mesmos preços de cereaes.

Legumes verdes.—Até 6:000 kilogrammas ficam sendo taxados pela 4.^a serie; por wagon completo gosarão da 5.^a serie.

Lenha.—Vide o que dissémos sobre facha.

Letras de imprensa.—Fica sendo taxada esta mercadoria pela 4.^a serie em todas as condições, isto é, aos typos de 19, 15, 13 ou 12 réis por tonelada e kilometro, segundo o percurso.

Liaças de vimes.—Nas mesmas condições de junco, do que já fallámos.

Liguites.—Pagarão como carvão de pedra.

Linho em rama ou cardado.—A serie applicavel ás expedições inferiores a wagon completo é a 3.^a. As de 6:000 kilos, ou mais, gosarão da 4.^a

Linho em fio.—Vide o que dissémos sobre fios.

Livros.—Mercadoria que, apesar de que em pequenas remessas, porque não são muitos nem muito produtores os nossos editores, é de muito frequente transporte, e que fica consideravelmente beneficiada por gosarem de preços especiaes as pequenas expedições, que todas serão taxadas pela 1.^a serie, augmentando ainda o beneficio nos wagons de 6:000 kilos, que serão incluídos na 2.^a serie.

Lixivias.—Foram classificadas nas series 4.^a, 5.^a e 6.^a por wagons de 5:000 kilos.

Lixo.—Como os adubos, na 4.^a serie as pequenas expedições, e na 6.^a serie desde 5:000 kilos.

Lona.—Pagará pela 8.^a serie, seja qual fôr o peso das remessas.

Louça de barro.—As expedições inferiores a wagon de 6:000 kilos pagarão os preços de 4.^a serie; as de wagon completo a 5.^a serie.

Louça ordinaria (pó de pedra).—Fica classificada na 2.^a serie, e na 3.^a quando expedita em wagons de 6:000 kilos.

Lupulo.—Competem-lhe as series 2.^a, 3.^a e 4.^a, segundo os pesos.

Machinas e machinismo.—E' esta uma das mercadorias mais beneficiadas, porque fica o seu transporte custando em muitos casos 60 por cento menos do que actualmente, mesmo por tarifas especiaes.

As series applicaveis são: a 3.^a ás expedições até 500 kilos e a 4.^a nas superiores a estas.

Mas, para bem demonstrarmos quaes os abatimentos de preços que resultam, passaremos a fazer a comparação de alguns:

Preço por 1:000 kilos	actual	futuro
Lisboa a Santarem.....	27668	17525
Lisboa a Figueira.....	77077	37160
Lisboa a Coimbra.....	67500	37040
Lisboa a Aveiro.....	77900	37760
Lisboa ao Porto.....	87600	47480
Lisboa a Abrantes..... 27425 ou	27155	27155
Lisboa ao Crato..... 37400 ou	37000	37000
Porto a Coimbra.....	37800	27025
Porto a Torres Vedras.....	97352	47000

Machinas de costura.—As pequenas expedições taxar-se-hão pela 2.^a serie; as com o minimum de 500 kilos pela 3.^a serie, e as de wagon completo pela 4.^a serie como as demais machinas ao preço supra.

Manteiga em latas ou barris—*Margarina.*—Estes dois artigos são taxados aos mesmos preços; e 3.^a serie para as expedições até 6:000 kilos, e a 5.^a serie as de wagon completo.

Marmore e alabastro em bruto ou desbastado.—Competem-lhe ás series 4.^a, 5.^a ou 6.^a, como ás ardosias de que já nos occupámos.

Massas alimenticias.—Ficam classificadas, segundo os pesos que temos indicado, na 1.^a, 2.^a e 3.^a series, sendo esta para os wagons de 4:000 kilos.

Massa para papel.—Tambem é classificada, como materia prima, nas series 4.^a, 5.^a e 6.^a

Massa de tomate.—Gosarão da 2.^a serie as pequenas remessas; da 3.^a as que tiverem 500 kilos, e da 4.^a as de 7:000 kilos.

Melaço.—Fica incluído na 3.^a serie, sómente nas expedições que não atinjam 500 kilos; todas as demais na 4.^a serie.

Minerios.—Series 4.^a, 5.^a ou 6.^a por wagons completos de 10:000 kilos.

Mobilia.—Paga hoje por tarifas especiaes para Porto 87400 réis, 67400 réis para Coimbra, etc. Incluída como fica na 3.^a serie, desde 500 kilos pagará para Porto 57500 e para Coimbra 47400 réis, isto é, menos 35 por cento approximadamente.

Mós.—Da mesma forma que as demais pedras, 3.^a, 4.^a e 5.^a series.

Motano—A mesma applicação.

Moveis de ferro.—2.^a serie para os pequenos pesos; 4.^a para todos os demais desde 500 kilos.

Musgo.—Vide borras de lã.

Oleados.—Applica a nova tarifa o mesmo preço que encerrados, que já detalhámos.

Ossos seccos em bruto.—Como materia prima, compete-lhes a classificação das series 4.^a, 5.^a e 6.^a

Palha prensada em saccos.—Quando em o numero anterior tratámos de feno e forragens promettemos indicar os preços quando tratássemos de palha. E' o que vamos fazer agora, aproveitando o ensejo para satisfazer a curiosidade de um nosso estimavel assignante do Crato, que nos disse receiar que os novos preços, longe de beneficiar esta mercadoria, agravassem o seu preço de transporte.

Podemos assegurar ao sr. J. N. C. que a nova tarifa dá grande vantagem sobre a actual.

As series applicaveis ficam sendo a 2.^a, 4.^a e 6.^a, esta com o minimo de 8:000 kilos.

Ora, como estes transportes só se effectuam quasi por wagon completo, comparemos os preços de 8:000 kilos, hoje, com os do projecto pela seguinte forma:

	actual	projecto
Crato a Coimbra.....	187040	167040
Crato ás Caldas.....	477160	217480
Crato ao Porto.....	257880	227740
Crato a Lisboa.....	187040	167040

	actual	projecto
Elvas a Coimbra.....	217800	197560
Elvas ás Caldas.....	497240	257320
Elvas ao Porto.....	317160	267600
Elvas a Lisboa.....	217240	187920

Se em lugar dos 8:000 kilos, nos objectar, os wagons carregam hoje 9:000 kilos pelo mesmo preço, para alguns pontos, verá, ainda assim, que a tarifa o menos que faz é manter o *statu quo*.

Papel de embrulho e de imprimir.—Taxam-se pela 3.^a serie os pequenos pesos; pela 4.^a os de 500 kilos, e pela 5.^a os wagons de 6:000 kilos.

Papel de escrever, pintado e papelão.—Applicam-se as series immediatamente superiores ás do papel anterior.

Parafina em bruto.—Incluidas na 2.^a serie as expedições até 7:000 kilos, e na 3.^a as d'este peso.

Parafusos de ferro e aço.—Vide os preços de ferro forjado.

Pedra em bruto, de amolar, desbastada e em obra ordinaria.—Já tratamos de ardózia, a que são applicados os mesmos preços e por isso escusamos de repetir aqui o que então dissemos.

Peixe secco ou salgado.—Vide o que dissemos sobre bacalhau.

Peixe de escabeche.—Sendo o valor d'esta mercadoria inferior ao das demais conservas alimenticias, logico era que o seu preço de transporte fosse tambem mais economico. E' assim que, enquanto aquellas se taxam pelas series 1.^a, 2.^a e 3.^a, este está nas 2.^a, 3.^a e 4.^a, facilitando assim tanto as pequenas remessas como as grandes, para abastecimento de lojas de pouco deposito nas povoações de menor importancia.

Petroleo.—O consumo d'este combustivel é de grande importancia dia a dia, e maior se tornará quando, em lugar do typo 26,46 réis por tonelada e kilometro que hoje se applica em Leste e Norte, o de 30,24 que se applica em Torres Alfanellos e do de 28, da de Cintra Torres, as remessas forem taxadas pela 4.^a serie aos typos de 19, 15, 13 ou 12 réis, como o serão pela nova tarifa.

Peç.—Vide *alcatrão*.

Phosphato de cal.—Vide *minerios*.

Piassaba.—Vide *cabos e cordas*.

Plantas vivas.—Vide *arvores*.

Poleame.—Gosam da 3.^a serie os pequenos envios e da 4.^a todos os que pesem 500 kilos minimo.

Pós para gomma.—Incluidos nas 2.^a, 3.^a e 4.^a series.

Potassa.—Os mesmos preços das materias primas, visto ser droga de preço muito baixo.

Pozzolana.—Vide *cimentos*.

Pregos em caixas ou ceiras.—As expedições de 1:000 kilos pagam hoje 14 réis de 60 a 100 kilometros, 13 de 100 a 200 e 12 em mais de 200. Ficam as de 31 a 100 kilometros a 15, as demais ao mesmo preço actual, mas nos wagons completos descem a 13, 12 e 10 réis, respectivamente.

Queijos seccos.—Pagarão a 3.^a, 4.^a ou 5.^a series.

No proximo numero esperamos poder terminar estes detalhes por mercadoria, ficando assim completo como que um pequeno dictionario da applicação das novas tarifas.

PARTE OFFICIAL

Ministerio dos Negocios de Marinha e Ultramar

DIRECÇÃO GERAL DO ULTRAMAR

Senhor.—Reconhecida desde muito a grande conveniencia de ligar por meio de um caminho de ferro o districto de Lourenço Marques com o estado do Transwaal, o governo de Vossa Mage-

tade, por contrato de 14 de dezembro de 1883, concedeu a Edward Mac-Murdo a construcção, bem como a exploração durante noventa e nove annos, de uma linha ferrea comprehendida entre a bahia de Lourenço Marques e a fronteira do Transwaal, ficando o concessionario obrigado: a enviar um engenheiro a Lourenço Marques no praso de quarenta dias da data da assignatura d'este contrato, para proceder ao exame do traçado, já estudado pelos engenheiros do estado e propor as variantes que tivesse por convenientes e necessarias; a submeter este trabalho á approvação do governo dentro do praso de cento e quarenta dias, referido á mesma data; a construcção do caminho de ferro, com todo o seu material fixo e circulante, edificios, accessorios e dependencias no praso de tres annos, a contar da data da approvação dos mencionados projectos; e a conservar o mesmo caminho e suas dependencias, durante todo o praso da concessão, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre á sua custa todas as reparações necessarias para esse fim.

Partiu effectivamente para Africa em janeiro de 1884 o engenheiro Alprovidge, encarregado pelo concessionario de estudar o traçado do caminho de ferro, mas, apesar de se lhe haverem ministrado n'esta secretaria de estado todos os estudos e informações que havia sobre o projectado caminho de ferro, apresentou-se em Lourenço Marques munido apenas da copia da planta da 1.^a secção da linha, na extensão de 10 kilometros, parecendo por este facto e por outros que constam de informações officiaes que mais ia ali cumprir uma formalidade exigida no contrato, do que estudar minuciosamente as variantes que conviesse adoptar.

Assim foi que terminado o praso de cento e quarenta dias, dentro do qual devera ser apresentado ao governo o projecto definitivo da linha, o concessionario requereu que esse praso fosse prorogado por sessenta dias.

Poderia o governo ter desde logo rescindido o contrato de 14 de dezembro de 1883, porque para taato estava auctorizado pelo artigo 42.^o; entendeu, porém, dever conceder, em 2 de maio de 1884, a prorogação requerida, e em 14 do mesmo mez e anno approvou os estatutos da companhia portugueza *caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transwaal*, sociedade anonyma, com a sede em Lisboa, que o concessionario organisára, nos termos do artigo 51.^o, para a execução dos fins do mesmo contrato.

Além d'isso, com o intuito de facilitar o rapido andamento da construcção do caminho de ferro, o governo, por decreto de 24 de maio de 1884, explicando e interpretando, a requerimento da empresa, assim constituida, algumas das disposições do contrato de 1883, permittiu que nas obras de arte se substituisse a pedra, ferro ou tijolo, indicados no artigo 14.^o do mesmo contrato, por madeira ou outros materiaes, comtanto que, apesar de tal substituição, a linha offerecesse a necessaria segurança, e auctorizou a apresentação de quaesquer variantes ao traçado, com a restricção, porém, de que só as approvaria quando não prejudicassem essencialmente a construcção, e se mantivessem nos limites de curvas e rampas, estipulados no contrato.

Ao findar a prorogação concedida em 2 de maio de 1884, Edward Mac-Murdo, procurando justificar o facto de se lhe haver o engenheiro Alprovidge fornecido poucas informações acerca das variantes que conviria propor, declarou que resolvera acceitar o projecto do governo, mediante algumas modificações que em nada dependiam do exame local do traçado. Esta declaração, juntamente com o pedido já feito pela empresa para ser auctorizada, durante a construcção da linha, a apresentar quaesquer variantes, vieram sobejamente demonstrar que nem o praso de cento e quarenta dias, fixado no contrato, nem o da prorogação de sessenta dias, concedida mais tarde, haviam sido utilmente empregados no sentido de se estudar, aperfeçoar e completar o projecto official que só ia até o kilometro 81,970.

Em portaria de 30 de outubro de 1884 foi, para os effectos do contrato, approvado este projecto, sem prejuizo, todavia, da apresentação do projecto relativo á ultima parte da linha ferrea até á fronteira, declarando-se, a pedido da empresa, que o deposito de garantia de 67:500:000 réis poderia ser levantado quando se provasse haver sido despendida a quantia de 135:000:000 réis, não exclusivamente na construcção do caminho de ferro, como preceituava o artigo 39.^o do contrato, mas tambem na compra de material fixo e circulante, comtanto que este material tivesse sido posto em Lourenço Marques e fosse destinado á conclusão da linha ferrea.

Por decreto de 3 março de 1885, o governo, procurando quanto possivel facilitar a prompta realisação do importante melhoramento que a empresa tinha a seu cargo, attendeu novos pedidos que esta lhe havia dirigido, e não só lhe permittiu que diminuísse a verba destinada á construcção de estações, augmentando a do material circulante, e que adoptasse nas immediações de Lourenço Marques um traçado disposto de modo a evitar expropriações dispendiosas, mas tambem lhe declarou que não julgava indispensavel impor, no caminho de ferro de que se trata, condições mais apertadas, no que se refere a curvas e rampas, do que aquellas a que obedecem as concessões da colonia do Natal, onde, a tal respeito,

se vai muito além do que prescreve o contrato de 14 de dezembro de 1883.

Mas, apesar da benevolência com que o governo acolhia todos os pedidos da empresa, no elevado intuito de promover a rápida execução de um melhoramento tão instantaneamente reclamado pelos interesses públicos, a companhia pela sua parte não se deu pressa em começar as obras, e, em 18 de novembro de 1885, allegando ser já muito escasso o tempo que restava do prazo concedido para a construção do caminho de ferro, requereu que esse prazo fosse prorogado por mais um anno, no caso dos trabalhos começarem, como esperava, antes do mez de junho de 1886.

O governo, accedendo a mais este pedido, publicou o decreto de 28 de dezembro de 1885, em que o attendeu, e, porque confiasse nos compromissos da empresa, não duvidou declarar, pouco depois, ao governo do Transvaal que as obras da linha ferrea portugueza começariam no mez de junho de 1886, com o proposito de attenuar o desanimo que lavrava n'aquella republica com relação ás probabilidades da construção d'essa linha e que podia levar a adoptar qualquer resolução contraria aos nossos interesses.

Em fins do mesmo anno de 1885, a companhia requereu para modificar os seus estatutos no sentido de facilitar a emissão das suas obrigações e de ampliar os poderes da direcção em Londres, e o governo, por decreto de 7 de janeiro de 1886, approvou os novos estatutos.

Approximando-se o mez de junho de 1886, sem que a companhia tomasse quaesquer disposições para começar as obras, de accordo com a obrigação que expressamente assumira, o governo determinou-lhe, por officio de 12 de março, que informasse com urgencia sobre a data provavel em que devia realisar-se a partida do pessoal e materiaes destinados a essas obras.

Apesar da urgencia pedida, o presidente da companhia só respondeu em 18 de maio para declarar que, não tendo ella conseguido até então fazer a emissão das obrigações, lhe era impossivel dar começo á construção da linha ferrea, e nem mesmo podia fixar a epoca em que estaria habilitada a iniciar esses trabalhos, mas que, se ao governo conviesse encetar as obras do caminho, a direcção da empresa não se opporia a isso, e antes se compromettia a acceitar, pelo preço que se convencionasse, as obras que estivessem feitas quando viessem a melhorar as suas circumstancias financeiras.

Em vista d'esta carencia de capital e de credito confessada pela propria companhia poderia sustentar-se com justificado fundamento que ao governo assistia o direito de rescindir immediatamente o contrato, tanto mais que, tendo a empresa declarado em 18 de novembro de 1885 que já era muito limitado o prazo de que dispunha, até 30 de outubro de 1887, para a conclusão da linha, virtualmente reconhecia que o tempo que lhe restava era insufficiente para tal effeito, cerceado como fôra de mais seis mezes.

Todavia o governo, porque o contrato de 1883 não fixara expressamente a epoca em que se devia dar começo aos trabalhos, entendeu que ainda não era tempo de appellar para a rescisão, mas que lhe cumpria attender pela melhor forma aos interesses públicos e dar satisfação aos compromissos que elle proprio tomara, mandando immediatamente inaugurar os trabalhos do caminho de ferro, com a reserva de que realisaria ácerca d'elles qualquer accordo com a companhia, quando esta viesse a mostrar-se habilitada para emprender a construção da linha.

Proseguiram regularmente as obras por conta do estado, quando em 1 de fevereiro de 1887 se realisou uma assembléa geral da companhia, convocada, com o fim especial, entre outros, de providenciar sobre a resolução mais conveniente a adoptar no sentido de se conseguir, sem maior demora, a realisação do proposito para que a empresa se constituiria, ou de se pôr termo á situação mais que irregular em que ella se encontrava.

Para occorrer a este estado de cousas votou-se meramente uma proposta do accionista Edward Mac-Murdo, que só por si representava a grande maioria da assembléa, para que se fizesse a retro-transferencia da concessão ao primitivo concessionario, que era elle proprio, caso o governo a sancionasse.

De todos estes factos e resoluções, communicados a esta secretaria d'estado em 16 do mesmo mez, resultava, cada vez com mais evidencia, a impossibilidade absoluta em que a companhia se via de tomar a si a construção do caminho e de conclui-la dentro do prazo que já se achava reduzido a menos de oito mezes e meio.

O governo decidiu então rescindir o contrato, chegando até a lavrar-se o respectivo decreto; mas, ainda uma vez, cedeu perante as solicitações da companhia que, por intermedio do presidente da sua direcção, pediu em 3 de março e obteve em 5 que se sobreestivesse em qualquer resolução pelo prazo improrogavel de quinze dias, com o fundamento de que, ao cabo d'este prazo, era quasi certo que a empresa se acharia habilitada a solver todos os seus compromissos.

De facto em 17 do mesmo mez officiou novamente ao governo o presidente da direcção, declarando categoricamente que o caminho de ferro de Lourenço Marques á fronteira do Transvaal

seria concluido nos termos e dentro do prazo do contrato, e desde então continuaram os trabalhos por conta da empresa que indemnizou os cofres do estado das despesas feitas anteriormente pelo governo.

Chegado, porém, o termo do prazo fixado para a conclusão do caminho, pediu a companhia uma prorogação de quinze dias somente, e o governo mandou declarar-lhe que tal prorogação seria insufficiente, visto que estava ainda por começar a ultima secção da linha junto á fronteira, cujo projecto não fôra sequer submettido á approvação do governo, além de que na parte construida faltava a via em 8 kilometros da linha e a balastragem em toda ella, havendo, de mais, varias pontes e outras obras indispensaveis que se achavam por concluir.

A companhia requereu então a prorogação por mais tres mezes que lhe foi concedida por portaria de 19 de novembro de 1887, e, em 26 do mesmo mez, o director da fiscalisação permittiu que se abrissem provisoriamente á exploração os primeiros 80,5 kilometros da linha, com a expressa declaração, feita á companhia, de que tal auctorisação não prejudicava, nem a obrigação da empresa de continuar a linha até á fronteira e de terminar todas as obras prescriptas no contrato de 1883, nem os direitos do estado que derivassem do não completo acabamento do caminho de ferro dentro do prazo fixado no mesmo contrato.

Infelizmente, pouco depois de aberta á exploração, era interrompida a linha ferrea, por carecer de reparações importantes, a que se procedia com toda a morosidade.

Tambem a companhia continuava sem se occupar da ultima secção junto á fronteira, com o fundamento de que ainda não estavam demarcados os limites entre os dois paizes.

Foi n'estas circumstancias que o governo expediu a portaria de 24 de outubro de 1888 em que fixou o prazo de oito mezes para a conclusão definitiva da linha ferrea, sendo o terminus no passe do Incomati, marcado n'uma planta que faz parte da mesma portaria, com a declaração expressa de que esse prazo substituiria para todos os effeitos o que fôra fixado no artigo 40.º do contrato de 14 de dezembro de 1883.

A compahia allegou, é verdade, ser este prazo insufficiente para a construção do ultimo troço do caminho de ferro até á fronteira, mas a sua representação foi desattendida pela portaria de 27 de dezembro de 1888, em vista das consultas das estações competentes.

Finda hoje o prazo fixado na portaria de 24 de outubro de 1884 para a definitiva conclusão da linha ferrea, e durante os oito mezes decorridos desde então, a companhia nada mais fez, além do kilometro 80,5, segundo consta de informações officiaes, do que cortar tres rochas situadas entre os kilometros 80,6 e 81, executar no mesmo ponto alguns aterros e limpar o matto até o kilometro 83, sendo só em 12 do corrente mez que se apresentou nos trabalhos o empreiteiro da construção para começar a marcar o traçado entre os kilometros 80,5 e 83.

A secção da linha comprehendida entre a origem e o kilometro 80,5, embora tenham decorrido dezoito mezes depois que se permittiu a sua exploração provisoria, ainda não está em condições de ser aberta definitivamente ao transitio, mas, ao contrario, tendo sido parcialmente destruida pelas chuvas em janeiro d'este anno, não se conseguiu até hoje restabelecer o serviço em toda ella, havendo doze kilometros que continuam interrompidos a despeito das intimações dirigidas á empresa para dar o maximo desenvolvimento ás reparações necessarias.

Assim, a companhia nem concluiu definitivamente a secção da linha até o kilometro 80,5, cuja exploração só provisoriamente lhe fôra auctorizada, nem acudiu diligentemente com as reparações necessarias aos estragos causados pelas chuvas n'essa secção, nem completou o troço até á fronteira.

Procura a companhia explicar estas faltas, allegando que, no prazo de oito mezes fixado na portaria de 24 de outubro de 1888, se comprehendia a epoca das chuvas e das febres, durante a qual era impossivel, sem risco eminente da vida dos operarios, emprender as obras necessarias para a conclusão da linha.

Não podem, todavia, as razões allegadas ser admittidas como casos de força maior, porque do prazo de oito mezes a que se refere a portaria de 24 de outubro de 1888, só a menor parte poderia considerar-se como difficil de utilizar-se em consequencia das chuvas, restando alguns mezes em que os trabalhos poderiam realisar-se em larga escala, se com a antecedencia necessaria tivessem sido enviados para Lourenço Marques o pessoal e os materiaes destinados ás obras que havia a executar. Ao contrario do que deveria esperar-se, o pessoal e os materiaes só chegaram áquelle porto no meiado do mez actual, quando era já demasiado tarde para proceder ás obras que deveriam estar concluidas no dia 24. Todos estes factos determinaram uma situação que o governo não poderia admittir se prolongasse, sem arriscar interesses públicos de alta valia, e sem inutilisar os sacrificios importantissimos que se teem feito para dar a Lourenço Marques todos os elementos de progresso e de adiantamento que habilitem esta possessão a aproveitar as condições excepcionalmente favoraveis com que a natureza a dotou.

Não pôde o governo ser accusado de pouco benevolente para com uma empresa, á qual tem, como fica demonstrado, tantas vezes relevado a falta de cumprimento do seu contrato, e que não correspondeu a esta benevolencia, aproveitando, como devia e podia, o ultimo praso que lhe fôra marcado, e que era mais de que sufficiente para a conclusão das obras, se a tal effeito se houvessem applicado os elementos indispensaveis.

Por todas estas considerações o governo julga de seu dever usar da faculdade, que lhe confere o artigo 42.º do contrato, de rescindir-o quando a empresa não concluir a construcção do caminho com todo o seu material fixo e circulante nos termos e nos prazos marcados, e bem assim usar do direito, que lhe confere o artigo 44.º, de mandar proceder ás necessarias reparações e apropriar-se de todas as receitas da empresa até completar a importância das despesas feitas.

Nestes termos tenho a honra de submeter á approvação de Vossa Magestade o seguinte projecto de decreto.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 25 de junho de 1889. — *Frederico Ressano Garcia*.

Tomando em consideração o relatório do ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar;

Tendo ouvido o conselheiro procurador geral da corôa, a junta consultiva do ultramar e o conselho de ministros;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Em virtude da faculdade que assiste ao governo, segundo as disposições do artigo 42.º do contrato de 14 de dezembro de 1883 para a construcção e exploração de um caminho de ferro do porto de Lourenço Marques á fronteira do Transvaal, é declarado rescindido o referido contrato.

Art. 2.º O governo mandará immediatamente proceder á avaliação do mencionado caminho de ferro, com todas as obras feitas e material fornecido, e logo que esta avaliação esteja concluída porá em hasta publica, por espaço de seis mezes, a linha ferrea de Lourenço Marques á fronteira do Transvaal, nos termos do § unico do citado artigo 42.º do contrato.

Art. 3.º Proceder-se-ha sem demora ás reparações da parte da linha, cuja exploração está interrompida, á construcção do troço comprehendido entre o kilometro 80,5 e a fronteira e á conclusão de todas as secções por fórma que o caminho de ferro, em toda a sua extensão, possa ser aberto definitivamente á exploração no mais curto praso possível.

Art. 4.º Para o effeito do artigo antecedente o governo tomará posse administrativamente do caminho de ferro com todo o seu material fixo e circulante, edificios, accessorios, dependencias e provimentos, sendo apóse precedida de um inventario minucioso e rigoroso, feito sob a presidencia da competente auctoridade administrativa, com assistencia do representante ou representantes da companhia, ou á sua revelia, se não obedecerem á intimação que para esse fim lhes for feita.

§ 1.º Este inventario servirá de base á avaliação a que se refere o artigo 2.º d'este decreto.

§ 2.º O processo do inventario será regulado por fórma que não impeça o começo e bom andamento dos trabalhos necessarios para reparar e concluir a linha ferrea.

Art. 5.º De todas as despesas que o governo effectuar se fará escripturação e conta especial, para serem devidamente deduzidas no preço da arrematação.

Art. 6.º Para o prompto e rapido cumprimento das disposições d'este decreto, o governo delegará no governador do districto de Lourenço Marques e no engenheiro director da fiscalisação do caminho de ferro, em tudo que requerer resolução prompta e immediata, a acção e ingerencia que lhe pertencerem, quer pelas disposições do contrato de 14 de dezembro de 1883 e pelas d'este decreto, quer pela legislação geral do paiz que for applicavel.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 25 de junho de 1889. — *REL. — Frederico Ressano Garcia*.

A PARIS POR 5 LIBRAS

Está finalmente publicado o serviço que a Companhia Real dos caminhos de ferro portuguezes, de combinação com as linhas hespanholas e francezas, estabeleceu para Paris por motivo da exposição.

As suas principaes disposições são as seguintes:

Os passageiros podem partir de Lisboa até ao dia 3, isto é, os que forem no dia 1 terão parte do dia 2, os dias 3 e 4 em Madrid, e seguirão na manhã de 5 ás 8 horas, da estação do Norte (Príncipe Pio) chegando a Hendaya ás 11 25 da manhã de 6, e a Paris ás 7 1/2 da manhã de 7.

O regresso de Paris é no dia 19 ás 4 horas 40' da tarde, chegando em 21 ás 7 horas 31' da tarde a Madrid, onde os passageiros poderão descansar até ao dia 26, isto é, podendo estar **13 dias incompletos em Paris, e 5 em Madrid**.

Entre Lisboa e Madrid e vice-versa ha ainda a vantagem de se poder passar á 1.ª classe pagando a differença, e mesmo ao comboio sud express, havendo lugar e pagando a sobretaxa de 47500 réis.

Como se vê, a companhia portugueza deu no seu percurso todas as commodidades possiveis, e desejamos que veja coroados os seus esforços d'um brilhante exito.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Reuniu no dia 26 a assembléa geral da Companhia Real dos caminhos de ferro portuguezes, sob a presidencia do sr. conselheiro Basilio Cabral, tendo por secretarios os srs. Eduardo Moser e Fontes Ganhado.

Depois de breve discussão, foram approvadas as contas e as resoluções propostas no relatório do conselho de administração, entre as quaes avulta a da ampliação até ao maximo de 80:000 obrigações de 4 1/2 por cento da emissão de 40:000 auctorizada pela assembléa geral de 30 de junho ultimo, podendo também effectuar-se a conversão total das obrigações d'aquelle typo inferior, se as circumstancias dos mercados o permittirem.

Procedendo-se ás eleições foram reeleitos: para o conselho de administração, os srs. Gomes Netto, Andrade Corvo, João Santiago, marquez da Foz e visconde de Alemquer; e para o conselho fiscal, os srs. Diogo Petrone Junior e Antonio Centeno. Para as duas vacaturas existentes no conselho de administração foram eleitos os srs.: Marianno de Carvalho e Eduardo Moser.

Começamos hoje a publicação do relatório presente a essa assembléa, do qual constam interessantes esclarecimentos sobre o seu estado financeiro da companhia e outros dados apreciaveis.

PONTE SOBRE O TEJO

El señor marquez de Alex esplanase n'uma correspondencia no *Diario Illustrado* queixando-se do governo portuguez não lhe ter concedido, sem concurso, sem estudo e sem as necessarias garantias, indispensaveis n'uma obra de tanto valor como é a ponte de Lisboa a Almada, a construcção d'essa ponte, que o sr. marquez havia requerido no anno passado.

Indigna-nos sempre que vemos um estrangeiro vir metter-se nos negocios do nosso paiz, fazendo insinuações gratuitas, especialmente quando, como *el señor marquez* só tem a fundamental-as ditos de uns *alguens* que não nomeia, e supposições destituídas de provas, e occultas sob o anonymo de uns seus amigos.

Da carta do sr. marquez deduzem-se conclusões peregrinas, como a de que a ponte só produziria receita sendo construída por s. ex.ª e por mais ninguem; isto, já se vê, seria por um poder sobrenatural que s. ex.ª tem para dar movimento ás pontes, e de que declara guardar segredo.

Ora nós comprehendemos que o sr. marquez deve ter ficado muito contrariado por o governo portuguez lhe negar a concessão, especialmente visto s. ex.ª ter comunicado a sua idéa aos jornaes francezes, affirmando já ter a concessão.

Um d'esses jornaes, que temos á vista, publica a gravura da ponte dando-a como já concedida. E por signal

que talvez nos resolvamos a reproduzir essa gravura para que se possa apreciar da *belleza* do projecto.

Emquanto á prioridade da idéa, não pertence ella ao illustre proponente, porque já muito anteriormente o fallecido engenheiro Miguel Paes projectára esta obra e a par d'elle, outros houve que nunca desistiram de a ver realisada, como nós também não desistimos hoje, não obstante o sr. marquez ter abandonado o campo, levando comsigo os seus miraculosos segredos sem os quaes quem quizer seguir em caminho de ferro de Lisboa para a Outra Banda, vae... no vapor.

GAZ DE LISBOA

Elogiámos a nova companhia por ocasião da inauguração do seu serviço, mas logo então dissemos que havia defeitos que era necessario remediar sem demora.

Completa-se hoje um mez que essa inauguração se realisou, e parece-nos já que a companhia se deitou a dormir, descançando enfartada com os elogios recebidos porque vemos tudo na mesma, com excepção dos pontos em que está peor.

A praça do Commercio continúa ás escuras, o que é um perigo e uma vergonha; á 1 hora da noite apagam-se as luxuosas luzes da Baixa, ficando uma luzinha que deixa tudo nas trevas.

Nos locaes onde a distribuição da luz era má, continuam os pontos a que ella não chegava a estar ás escuras e só se attendeu a não accender os bicos que n'outros pontos superabundavam.

Na Avenida tiveram a detestavel idéa de descer os globos electricos, deixando a descoberto o aparelho interior, o que é de um pessimo effeito, e dá em resultado que estando a luz mais baixa, a irradiação é muito menor, especialmente porque é cortada pelas arvores entre as quaes fica o globo occulto.

Outro disparate foi virar ali os globos das ruas lateraes para o lado do centro, o que deixa essas ruas mal illuminadas para a luz se ir esconder entre o arvoredo.

Ha noites, não se conseguiu accender os condieiros do Aterro e na Avenida rara é a noite em que funcionam regularmente todos os globos electricos.

Ora os *fascos*, que, em illuminações festivas, dão apenas motivo a risota, na illuminação regular de uma cidade podem ser caso muito sério, que por isso é muito para temer.

Juntamos a nossa voz á dos demais collegas, pedindo energicas providencias.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Em sessão publica de 22 do corrente, e perante o conselho de administração e o conselho fiscal, procedeu-se ao sorteio de 20 obrigações série Foz-Tua a Mirandella e 15 obrigações série St.ª Comba-Dão a Vizeu, a amortisar, reahindo a sorte nos n.ºs 906 a 910—8:751 a 8:755—10:711 a 10:715 e 10:271 a 10:275 das primeiras e nos n.ºs 2:111 a 2:115—5:231 a 5:235 e 6:731 a 6:735 das segundas.

Desde o 1.º de julho proximo cessa o vencimento do juro das obrigações correspondentes aos numeros sobreditos, ficando a importancia das mesmas á disposição dos seus possuidores, no Banco Commercial de Lisboa.

Lisboa, 29 de junho de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA
Almeida Pinheiro.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATREVEZ D'AFRICA

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de julho, proximo, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos,

coube a sorte aos n.ºs 402, 5:748 e 8:156, de 100 libras; e aos n.ºs 10:578, 17:466, 21:223, 29:082, 41:997, 48:447, 50:165, 52:537, 53:006, 56:171, de 20 libras.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho proximo.

No Porto, na séde da companhia rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London & Brazilian Bank.

Em Londres, no Capital & Counties Bank Limited.

Em Paris, no Banque d'Escompte de Paris.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.ª

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de junho de 1889.

Pela companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Carlos Lopes.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Obrigações de 3 %

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

Obrigações de 4 %

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 4 % d'esta companhia de que o coupon n.º 4, com vencimento no dia 1 de julho de 1889, será pago desde esse dia na rasão de 9 francos e 65 centesimos livre de impostos em França e sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Estes pagamentos effectuar-se-hão:

Em Lisboa na séde da Companhia;

Em Paris—na Société générale de Crédit Industriel & Commercial. 72 rue de Victoire, e no Crédit Lonnais, Boulevard des Italiens 19;

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

Em Lyon—na Société Lyonnaise de Dépôts et Comptes Courants et de crédit Industriel. Palais St. Pierre;

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

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

Lisboa, 21 de junho de 1889.

O ADMINISTRADOR DELEGADO

Fontes Ganhado.

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Sociedade anonyma—responsabilidade limitada

Capital realisado 600:000\$000

Emissão de 20:400 obrigações do juro de 4 1/2 % do valor nominal de réis 90\$000 e marcos 404 amortisaveis por sorteios semestraes no prazo maximo de 90 annos e os seus juros pagos nos dias 2 de janeiro e 1 de julho de cada anno, em Portugal a rasão de Rs. 2\$025 e na Allemanha de Marcos 9,09, para conversão de todas as obrigações de 5 % em circulação, e conclusão das obras da linha ferrea de Vizeu (auctorizada por portaria de 27 de junho de 1889).

Preço da emissão de cada obrigação liberada 85\$000 réis com o coupon a vencer em 2 de janeiro de 1890 ou pagavel em prestação da seguinte fórmula:

No acto da subscrição 5\$000, no acto da distribuição 20\$300, no dia 27 de julho 30\$000, no dia 28 de agosto 30\$000 réis.

Os subscriptores que effectuem a liberação dos seus titulos até ao acto da distribuição terão o direito ao bonus de 300 réis por cada obrigação.

Disposições relativas á conversão das obrigações de 5 por cento. As obrigações da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro de 5 por cento, série «Foz-Tua Mirandella» e serie «Santa Comba Dão—Vizeu» são chamadas ao reembolso a partir de 1 de julho do anno corrente.

Todos os possuidores das obrigações de 5 por cento, tanto de assentamento como ao portador, teem direito a um igual numero de titulos de obrigações de 4 1/2 por cento, e mais 5\$000 réis em dinheiro por cada obrigação.

Os possuidores que preferirem o reembolso das suas obrigações em dinheiro, declaral-o-hão até 6 de julho proximo no Banco Commercial de Lisboa, onde lhes será effectuado contra recibo fornecido pelo mesmo Banco, sendo-lhe pago simultaneamente o coupon do 1.º semestre de 1889.

Condições da subscrição:

A subscrição é aberta desde o dia 1 até 6 de julho de 1889.

Em Lisboa: Banco Lusitano, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Sociedade Geral Agricola e Financeira, H. J. Moser.

No Porto: Eduardo da Costa Corrêa Leite, Manuel Pereira Penna & C.^a, Caixa Filial do Banco Lusitano,

COMPANHIA PORTUGUEZA DAS MINAS DE GONDAREM

Não se tendo reunido em 17 do corrente o numero de accionistas, nem se tendo feito representar o capital que marca o art. 19.º dos estatutos, é convocada nova reunião extraordinária da assembleia geral, para 8 de julho proximo, pela 1 hora e meia da tarde, na sede social, rua do Arco do Bandeira, 15, 1.º, para o mesmo fim da anterior convocação.

Visto o disposto no art. 23.º dos estatutos, serão validas as deliberações tomadas n'esta assembleia, qualquer que seja o numero de accionistas presentes e o capital representado.

COMPANHIA GERAL DE SEGUROS PROBIIDADE

A assembleia geral é convidada a reunir no dia 1 de julho, pelas 8 horas da noite, no escriptorio da companhia, rua Nova de El-Rei, 99, 1.º (vulgo dos Capellistas).

Esta reunião é a continuação da effectuada em 31 de maio proximo passado, para discussão e approvação do projecto de reforma dos estatutos.

COMPANHIA MINEIRA SOTIEL-CORONADA

Não se tendo reunido a assembleia geral ordinaria d'esta companhia, por falta de representação sufficiente de capital, segundo o art. 16.º dos estatutos, é novamente convocada a mesma assembleia para o dia 4 de julho, pelas 3 horas da tarde, na sala das sessões do Banco Lusitano, rua dos Capellistas, n.º 85.

COMPANHIA PORTUGUEZA DAS MINAS DE PLASENZUELA

E' convocada a assembleia geral a reunir-se no dia 26 do corrente, pelas 8 horas e meia da noite, na rua de S. Julião, 101, 1.º

O fim da reunião é a apresentação, discussão e votação do relatório de 1888 e eleição dos corpos gerentes.

BANCO NACIONAL ULTRAMARINO

Tendo-se procedido hoje em conformidade com o art. 45.º dos estatutos d'este Banco, ao sorteio de 68 obrigações predias ultramarinas de 6 %, emittidas em conformidade com a Carta de Lei de 22 de julho de 1885, foram extrahidos os seguintes numeros:

22, 49, 63, 331, 384, 486, 489, 547, 855, 876, 881, 951, 993, 1:093 1:176, 1:194, 1:254, 1:271, 1:366, 1:520, 1:907, 1:928 1:931 2:005, 2:102, 2:164, 2:329, 2:335, 2:598, 2:693, 3:119, 3:132, 3:334, 3:504, 3:616, 3:817, 3:912, 4:981, 4:121, 4:132, 4:414, 4:422, 4:676, 4:678, 5:100, 5:121, 5:385, 5:472, 5:986, 6:085, 6:107, 6:240, 6:290, 6:413, 6:445, 6:458, 6:547, 7:115, 7:987, 8:103, 8:359, 8:520, 8:824, 8:825, 8:832, 8:869, 8:882 e 9:011.

São portanto prevenidos os senhores portadores de obrigações de que a contar do 1.º de julho proximo futuro, terá logar no escriptorio do Banco, e na sua agencia no Porto, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortisação das referidas 68 obrigações, que deixam *ipso facto* de vencer juro a contar do mencionado dia 1 de julho.

O pagamento effectuar-se-ha desde as 11 horas da manhã ás 2 da tarde em todos os dias não santificados.

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Tendo sido resolvida em assembleia geral de 30 de abril proximo passado a conversão de todas as actuaes obrigações da companhia (series «Foz Tua a Mirandella» e «Santa Comba Dão a Vizeu») são avisados os senhores portadores que não queiram aceitar a conversão em obrigações de 4 1/2 %, conforme o annuncio dos contratadores, para depositarem as suas obrigações até ao dia 6 de julho proximo futuro nas caixas do Banco Commercial de Lisboa, afim de serem reembolsados. Estas obrigações deverão ter annexo o coupon do 1.º semestre de 1889 que será pago simultaneamente. Lisboa, 26 de junho de 1889.

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO, *Marquez da Foz*.
—O DIRECTOR DA COMPANHIA, *Almeida Pinheiro*.

BOLETINS FINANCEIROS

Lisboa, 30 de junho de 1889.

No nosso boletim d'hoje temos apenas a registrar o movimento de cinco dias uteis, tantos quantos houve desde 20, para transacções bolsistas no nosso mercado.

Pouco textos, portanto, a dizer; e menos teriamos ainda se não tivesse sido conhecido o brilhantissimo resultado da 12.ª emissão de bilhetes do thesoiro.

Pediam-se 7:500 contos ao credito. O thesoiro recebeu propostas para 8.718.500.000 réis, isto é para mais 1.218.500.000 réis.

O encargo medio das sommas que o governo toma não excede a 3,20 %, inferior a qualquer outro das anteriores emissões e ainda ao medio das effectuadas no anno corrente.

Tão lisongeiro facto para o credito do thesoiro nacional dá o mesmo tempo perfeita idéa da folgada situação do mercado de disponibilidades.

Não obstante o vencimento do semestre, o juro manteve-se de 4 a 5 1/2 % para bom papel até trez mezes de prazo. Os reportes estiveram tambem facillimos e fizeram-se de 3 1/2 a 4 1/2 %.

Está annunciada a conversão das obrigações de 5 % da Companhia Nacional de caminhos de ferro em titulos de igual typo de capital, mas de 4 1/2 % de juro. Não resta a minima duvida de que será bem succedida.

O prazo fixado para a operação é de 1 a 6 de julho, recebendo os portadores das obrigações um titulo novo de 4 1/2 % e réis 5.000 em dinheiro por cada obrigação que apresentem á conversão, alem do coupon do 1.º semestre de 1889, pagavel em 1 de julho para todos os actuaes portadores de titulos sem excepção.

Não são ainda conhecidos os dividendos do 1.º semestre de 1889 dos bancos da praça. Apenas estão annunciados o do Banco de Portugal, na razão de 2 1/2 por cento e o do Banco Lisboa & Açores que dá 3 por cento.

O movimento bolsista foi bastante limitado, comquanto as cotações se hajam sustentado com firmeza. Se não ha compradores, os vendedores rareiam tambem.

D'ahi insignificantes oscillações que não traduzem nem podem traduzir alteração sensivel da posição dos diversos valores.

Nos mercados externos a situação monetaria mantem-se boa. A exposição tem feito affluir muito ouro á Europa e ao mesmo tempo sair do classico *pé de meia* muito do precioso metal, que apparece agora em virtude do pouco conhecimento das vantagens de não conservar o dinheiro parado, por parte de grande parte da população franceza, modo de pensar que não é peculiar áquella população mas a muitas outras, entre ellas a de Portugal sobretudo, como o demonstra sobejamente a pequena importância dos depositos nas caixas economicas nacionaes, postaes e outras.

Apezar da abundancia de recursos disponiveis, nem o banco de Inglaterra nem o de França reduziram as suas taxas de desconto; o primeiro em consequencia de necessidades extraordinarias do thesoiro inglez, para as operações complementares da conversão; o segundo porque só muito difficilmente se resolve a descê-la de 3 % e tambem porque os effeitos dos desastres de Panamá e do syndicato do cobre continuam a fazer-se sentir.

As cotações dos valores internacionaes continuam a indicar hesitação pronunciada da especulação.

O ultimo discurso do imperador d'Austria produziu impressão pouco favoravel, dando como incerta a situação politica. E verdade que, pedindo-se novos sacrificios ao imperio para armamentos, não podia desenhar-se a situação politica como inteiramente desafogada.

No entanto, as bolsas, não attendendo a esta ultima circumstancia, viram nas palavras do imperador razão mais que sufficiente, para se conservarem na indecisão que mantiveram durante quasi todo o mez de junho, annullando-se por esta forma a melhora que de 20 a 24 começara a accentuar-se. *B. dos Santos*.

Bolsa de Paris, 27 de junho.

O discurso do imperador d'Austria, junto ás inquietações relativas ao incidente germano-suisso e principalmente ás noticias alarmantes que de ha tempo a esta parte os jornaes allemães se comprazem em espalhar com um afan realmente feroz, no unico intuito de desprestigiar o exito enorme obtido pela nossa Exposição, de que elles teem inveja, tudo isto tem produzido no nosso mercado, já deveras hesitante, um verdadeiro panico, que mais particularmente se tem feito sentir sobre as rendas francezas.

A baixa do 3 % não é menor de 1,50 em oito dias, o que constitue uma perda muito sensivel, deixando agora pouca esperança aos compradores, que em 2 de junho tomaram este papel a 86,60, de chegarem a vel-o com igual cotação na liquidação proxima.

Fez hoje a 84,10, e o amortisavel offerecido a 87,05.

O 4 1/2 mantem-se melhor pela proximidade do seu coupon de 1 fr. 12, que deve cortar-se em agosto proximo ficando muito firme a 106,30.

Os fundos estrangeiros teem igualmente sido levados na corrente de baixa e, não obstante as grandes compras allemãs, o Italiano perdeu de novo 1 franco para 96,40; o Egypto 10 francos para 450; o Hungaro 1 1/8 para 86 1/8 e o Turco 3/4 cotando-se a 16 francos.

Os fundos russos conservam-se fracos.

O Banco de França, ex coupon de 81 francos, mantem-se a 3:900 approximadamente.

O Foncier faz 1:300; o Banco de Paris 747; o Ottomano 520 e o Banco d'Escompte cerca de 510.

Os caminhos de ferro francezes é que perderam muito da firmeza das suas cotações; o Norte faz 1:752, enquanto que no 1.º de junho se cotava a 1:810; o Lyon está a 1:301 em lugar de 1:345.

Os Caminhos de ferro estrangeiros, especialmente o Norte de Hespanha, a 396, o Madrid-Zaragoza a 305 e os portuguezes a 345, estão realmente muito firmes, succedendo o contrario aos Austriacos, que se offerecem a 505 e aos Lombardos a 257.

O Suez vale apenas 2:338.

G. Pessard.

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

BOLSAS	TITULOS	DIAS											
		21	22	24	25	26	27	28	29	—	—	—	—
Lisboa . .	Ações C. ^{oa} de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa	—	72:000	—	—	71.500	71.000	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores » »	—	—	—	—	—	70:000	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. ^{oa} de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	88.900	89:000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris . .	Ações C. ^{oa} de Ferro Portuguezes	—	645	645	—	640	645	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	225	223,75	220	217,50	225	—	220	—	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha	402,50	—	—	402,50	—	398,75	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes	369	372	370,50	373	372,50	—	366	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	343	343,00	344,50	348	343	—	344,50	—	—	—	—	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	500	500	500	500	500	—	—	—	—	—	—	—
Londres .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	98,50	98,50	98,50	98,50	98,50	98	98,50	—	—	—	—	—
Amsterd.	Obrig. C. de F. Atravez Africa	97,87	97,50	97,50	97,50	97,50	—	97,94	—	—	—	—	—
Bruxellas	Obrig. C. de F. Atravez Africa	97,50	97,50	97,50	97,50	97,50	97,50	97,50	—	—	—	—	—

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 a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real	11 17 Junho	580	47.850:000	82:500	580	43.700:000	75:344	4.192.700:000	4.107.260:000	85.440:000	—
	Antiga rede (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	14 17 Junho	82	5.930:000	72:317	82	7.332:000	89:444	121.392:000	99.431:380	21.960:620	—
	Nova rede não garant. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » garantida (3)	11 17 Junho	168	3.658:000	24:773	97	2.625:000	27:061	74.368:000	35.052:140	36.315:860	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sul e Sueste	28 3 Junho	361	10.590:470	29:336	335	10.300:280	30:747	228.085:585	200.951:445	27.134:440	—
Minho e Douro	24 27 Maio	353	13.978:498	39:598	345	15.704:807	45:521	348.519 045	29.596:324	22.922:721	—
	28 3 Junho	»	14.939:419	42:320	»	14.673:929	42:533	333.458:164	310.270:253	23.187:941	—
Beira Alta	28 3 Junho	253	6.578:564	26:002	253	4.770:307	18:854	159.201:767	125.710:451	33.491:616	—
	4 10 »	»	6.646:202	26:269	»	5.047:293	19:831	165.847:969	130.727:444	35.120:525	—
Guimarães	30 6 Maio	34	884:475	26:013	34	976:880	28:731	14.201:555	14.329:210	—	—
	7 13 »	»	920:910	27:085	»	984:380	28:952	15.122:465	15.313:590	—	427:655
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	491:425
HESPAÑHA			Pesetas	Peset.*		Pesetas	Peset.*	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha	11 17 Junho	2776	4.356:644	488	2776	4.201:784	432	29.414:030	28.944:386	3.499:644	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	4 10 Junho	2672	4.086:089	406	2672	4.032:835	386	22.509:645	21.742:555	767:060	—
	11 17 »	»	4.016:780	380	»	982:054	367	23.526:395	22.724:609	801:786	—
Andaluzes	14 20 Maio	793	254:296	320	793	220:547	278	4.959:023	4.480:275	778:748	—
	24 27 »	»	235:446	296	»	227:427	286	5.194:469	4.407:402	787:067	—
	28 3 Junho	»	248:458	312	»	251:243	316	5.442:627	4.658:616	783:981	—
Almansa-Valença-Tarragona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres Portugal	4 10 Junho	429	62:469	145	429	61:557	143	4.359:738	4.274:321	88:417	—
	11 17 »	»	76:659	178	»	60:885	144	4.436:397	4.332:206	104:191	—

(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 a Figueira e Alfaiellos.

LINHAS PORTUGUEZAS

De Loanda a Ambaca.—Cartas vindas pelo ultimo paquete dizem que o caminho de ferro continuava em exploração na primeira secção. Durante o mez de abril, em consequencia das fortes chuvas, esteve a circulação interrompida uns dias entre os kilometros 48 e 52, resentindo-se um pouco o movimento.

A linha considerava-se concluida até ao kilometro 75.

A construcção da 2.^a e 3.^a secções seguia com actividade. Na 2.^a estão as terraplenagens quasi terminadas, faltando apenas o acabamento de algumas trincheiras.

Das obras d'arte umas estão concluidas, outras em andamento.

Na 4.^a secção, do kilometro 140 até ao 180, já ha alguns trabalhos.

Está em construcção a estação terminus de Loanda.

A linha telegraphica do caminho de ferro chega ao Cunga, na extensão de 116 kilometros.

Caminho de ferro do Algarve.—Abre hoje á exploração o ultimo troço d'esta linha, ficando assim completa até Faro.

A inauguração officialrealisar-se-ha mais tarde.

O horario é o seguinte: partida de Lisboa 4 30, da tarde; chegada a Faro ás 5 da manhã; partida de Faro ás 5 da tarde; chegada a Lisboa ás 7 da manhã do dia seguinte. Preços: 1.^a classe 67640; 2.^a 57210 e 3.^a réis 37730.

Como se sabe, a circulação já estava aberta até ás Amoreiras. As novas estações são: Odemira, Saboia, Monchique, S. Marcos, S. Bartholomeu de Messines, Albufeira, Boliqueime, Loulé e Faro.

O percurso das Amoreiras a Faro é de 114 kilometros, e do Barreiro a Faro 340.

Estação do Rocio.—Está-se collocando já a larga marquise da estação da linha urbana. Os trabalhos teem adiantado consideravelmente nos ultimos dias.

Coimbra a Arganil.—Progridem com toda a actividade os trabalhos de construcção d'esta linha, atacados simultaneamente em diferentes pontos para que a sua construcção se consiga no menor espaço de tempo possivel.

Os ultimos troços já se acham approvados pelo governo, e a sua construcção vae começar em breves dias.

LINHAS HESPAÑHOLAS

De Alcoy a Gandia.—Foi já depositada no banco de Londres a quantia de meio milhão de libras esterlinas, como caução para a construcção do caminho de ferro de Alcoy a Gandia e porto maritimo commercial d'esta ultima cidade.

Consta que as obras vão começar brevemente, por conta de uma importante companhia ingleza.

O contracto parece estar já firmado, e em breve será convertido em escriptura publica.

De Linares a Almeria.—Segundo o plano official, as estações d'esta linha serão as seguintes.

Na provincia de Jaén—Linares (estação de partida) Canena, Baeza, Ubeda, Tomé, Peal de Becerro, Quesada, Huesa e Pozo-Alcón, que todas ellas sommam 82:243 habitantes e 118 kilometros de via.

Na provincia de Granada—Zújar, Baza, Gor, Guadix, La Calahorra e Húenejar, que sommam 35:671 habitantes e 92 kilometros de via.

Na provincia de Almeria—Fiñana, Ocaña, Illar, Ohanes, Beires, Padules, Fondón, Huécija, Alhama, Benahadux e Almeria (ponto terminus), reunindo todas 58:654 habitantes e 92 kilometros de via.

Locomotiva.—Diz *El Porvenir Vascongado* que no porto de Pasajes desembarcou uma locomotiva de grande força, a que foi posto o nome de *Mondragón*, mandada vir pela companhia constructora do caminho de ferro Anglo-Vasco-Navarro, para dar maior impulso ás obras da dita via ferrea.

De Corbes a Borga.—A companhia de Madrid a Saragosa e a Alicante abriu ao serviço do publico em 28 de maio proximo passado o caminho de ferro economico de Córtes a Borja na extensão de 18 kilometros e comprehendendo além d'estas as estações de Mallén, Frescano, Agon, Alagallon, Buzeta, e Anizon. Em todas as estações das linhas de M Z A admitindo-se expedições de grande e pequena velocidade com destino ás estações da nova linha, com a condição de não serem gravadas com desembolsos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Bilhetes para operarios.—O ministro das obras publicas do imperio allemão annunciou uma nova redução nas tarifas applicaveis ao transporte de operarios, a qual foi posta em vigor desde o 1.^o do corrente mez.

A partir d'então os preços dos bilhetes foram calculados sobre a base de 1 pfennig (1 centim ²/₅) por kilometro, em vez de 1 pfennig 33.

Esta tarifa, porém, só tem applicação para o transporte de operarios em grupo não inferior a 30 pessoas.

Mydland Railway.—Pelo sr. Samuel W. Johnson foi-nos offerecida uma galante illustração contendo o plano da estação, deposito de machinas de Derby, de que o sr. Johnson é engenheiro chefe, as vistas de varias officinas e dependencias da mesma, esclarecimentos sobre a machina que esta companhia enviou á exposição de Paris (n.^o 487 classe 61 grupo 6), perfil das linhas exploradas pelo Nydland, de Leichester a Manchester e Liverpool, de Derby a Bristol e de Londres a Leeds e Carlisle, etc.

Agradecemos esta interessante offerta.

Os caminhos de ferro aereos de New-York.—Em consequencia do movimento enorme que, durante as festas do centenario de Washington, em 29, 30 de abril e 1 de maio ultimos, veio augmentar o trafico, já consideravel, dos *Elevated Railroads* de New-York, foi necessario fazer circular, quotidianamente, 3:382 comboios sobre as principaes linhas.

O numero médio de comboios que diariamente transitam por esse caminho de ferro, não incluindo os tres pequenos ramaes, é de 2:700, o que equivale, em média, a 33:800 metros de linha percorridos em cada 24 horas, nas vias principaes; durante os festejos essa extensão foi de 43:770 metros.

O pessoal dos comboios, que nos dias ordinarios se compõe de 877 empregados, elevou-se, para esse serviço extraordinario, a 1:221.

De Bordenes a Paris.—Aviso aos nossos compatriotas que indo á exposição em Paris desejem visitar a cidade de Bordenes.

Desde 15 de maio que um wagon-restaurant circula nos trens rapidos da companhia de Orleans, que partem de Bordenes, ás 8,35 da manhã.—Este melhoramento deve ser muito apreciado por quem goste de viajar com commodidades.

Sociedade austro-hungara.—Do relatório apresentado em assembléa geral, que teve lugar em Vienna em 31 de maio, extractamos os seguintes dados:

A extensão das linhas em exploração da Sociedade

em 31 de dezembro de 1888 era de 2:629 kilometros.

O producto das linhas foi em total:

Rêde austriaca:

1887, florins..... 13.982,971—37

1888, "..... 15.389,117—27

ou seja uma differença em favor de

1888 de florins..... 1.406,145—90

Rêde hungara:

1887, florins..... 15.702,068—13

1888, "..... 16.587,911—08

ou uma differença a favor de 1888 de

florins..... 885,842—95

As despesas foram:

Rêde austriaca:

1887, florins..... 5.120,956—19

1888, "..... 5.716,356—09

ou uma differença a mais em 1888 de

florins..... 595,400—90

Rêde hungara:

1887, florins..... 6.226,792—78

1888, "..... 6.395,203—68

ou seja ainda uma differença a mais

em 1888 de florins..... 166,410—50

A caixa de reformas para os empregados, tinha um fundo de florins 5.625,559—56 em 31 de dezembro de 1888, contra florins 5.559,722—21 em igual data de 1887.

A despesa effectiva no ultimo anno foi de florins 771,293—29.

O fundo da caixa de pensões e soccorros dos agentes e operarios elevava-se em 1888 á cifra de florins 256,043—75.

Caminho de ferro do Congo.—C. P. Huntington, um dos grandes capitalistas americanos, acaba de declarar que subscrive com meio milhão de dollars (450 contos de réis) para o emprestimo do caminho de ferro do Congo, accrescentando que não procede assim por especulação ou interesse industrial, mas sim por obediencia a um sentimento d'admiração pela obra do rei dos belgas, e ao desejo de contribuir para o suppressão do trafico dos escravos, que só pode desaparecer no dia em que os arabes, tendo caminhos de ferro para transportar as suas mercadorias, não precisem empregar homens como bestas de carga.

NOTAS VARIAS

O nosso boletim de Paris.—Por doença do nosso obsequioso collaborador, mr. G. Pessard, teem sido interrompidos os boletins financeiros francezes. Desde este numero, porém, o nosso estimado correspondente volta a prestar-nos o seu valioso concurso e felicitamo-nos muito especialmente porque isso significa o completo restabelecimento da sua saude.

Ignorancia incrivel.—Segundo refere um collega o governo chinez acaba de decretar que de hoje em diante não será permittida a construcção de mais nenhuma linha ferrea em todo o imperio.

Este decreto causou profunda sensação entre os chinezes mais civilizados que procuraram saber a causa que o originou. Essa causa é originalissima.

Aqui ha tempos um grande incendio destruiu parte do palacio imperial de Pekin.

Os astrologos da cõrte, consultados sobre o motivo da catastrophe, descobriram-n'o logo e muito judiciosamente.

O Dragão que personifica o imperio, disseram elles, teve naturalmente uma das suas cinco patas esmagada por qualquer dos caminhos de ferro recentemente con-

struidos na China, e com a dôr enorme que sentiu lançou o seu fogo sobre o palacio imperial.

E depois de ouvir os astrologos o governo do imperador redigiu immediatamente o tal decreto prohibindo mais caminhos de ferro em todo o imperio!

Escusado é dizer que damos esta noticia como curiosidade anecdotica.

EMIGRAÇÃO

A falta de espaço tem-nos impossibilitado de dar uns interessantes artigos do nosso excellente amigo sr. Paula Cardoso, sobre este assumpto, que brevemente começaremos a publicar.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

CAPITULO I — EXPOSIÇÃO GERAL

Resultado da exploração no exercicio de 1888

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, durante o exercicio de 1888, explorou 1:088 kilometros formados pelas linhas:

Em Portugal:

Leste e Norte.....	506
Ramal de Caceres.....	72
Ramal de Coimbra.....	2
Lisboa a Cintra e Torres.....	74

Em Hespanha:

Madrid-Caceres-Portugal.....	429
------------------------------	-----

Os resultados geraes da exploração d'estas linhas foram os seguintes:

Receitas d'exploração nas linhas portuguezas, total 2.960:171\$481 por kilometro de via 4:526\$256; linha de Madrid Caceres-Portugal, total 588:711\$830, por kilometro de via 1:372\$289.

Despesas d'exploração nas linhas portuguezas, total 916:207\$172, por kilometro de via 1:400\$928; linha de Madrid-Caceres-Portugal, total 372:103\$282, por kilometro de via 867\$374.

Receita liquida nas linhas portuguezas, total 2.043:964\$309, por kilometro de via 3:125\$328; linha de Madrid-Caceres-Portugal, total 216:608\$548, por kilometro de via 504\$915.

A receita liquida da exploração no exercicio de 1887, nas linhas portuguezas, foi: o total 1.777:412\$382, por kilometro de via 3:064\$505; linha de Madrid-Caceres-Portugal, total 228:880\$617, por kilometro de via 553\$521.

A differença que apresenta a receita liquida do exercicio de 1888 sobre a de 1887 é, nas linhas portuguezas, total a mais 266:551\$927, por kilometro de via 60\$823; linha de Madrid-Caceres-Portugal, total a menos 12:272\$069, por kilometro de via 28\$606.

Encargos

Os encargos relativos ás linhas portuguezas no exercicio de 1888 são:

Juros e amortisação das obrigações que representam a importancia de 20.659:889\$906 réis levantada para construcção das linhas, e para pagamento dos encargos até 31 de dezembro de 1885, provenientes dos contractos feitos com a Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal, réis.....	1.301:159\$866
Impostos em Portugal e França, réis.....	34:131\$857
Amortisação de 28 acções, réis.....	2:520\$000

Total dos encargos, réis..... 1.337:811\$723

A receita liquida da exploração d'estas linhas, sendo como indicámos de réis..... 2.043:964\$309

O producto liquido do rendimento do exercicio de

1888, pagos os encargos, é de réis..... 706:152\$586

No exercicio de 1887 este producto foi de réis... 665:524\$205

Houve portanto no exercicio de 1888 um augmento n'este rendimento de réis..... 40:628\$381

Nas linhas de Madrid-Caceres-Portugal os encargos no exercicio de 1888, que teem de ser pagos pela nossa Companhia em conformidade com o con-

tracto de 22 de outubro de 1885, são os seguintes:

Juros e amortização do capital, obrigações réis....	419:355#406
Impostos em Hespanha e França réis.....	10:324#210
Pagamento de Fr. ^a 10 a cada uma das 50:000 acções réis	90:000#000

Total dos encargos, réis..... 519:679#616

A receita líquida da exploração sendo como indicamos, de réis..... 216:608#548

O deficit no exercício de 1888 é de réis..... 303:071#068

No exercício de 1887 este deficit foi de réis..... 290:581#493

ha portanto um augmento de deficit de réis. 12:489#575 devido ás circumstancias que serão explicadas no curso n'este relatorio.

Productu liquido disponivel

Segundo estes resultados pôde fixar-se do modo seguinte a conta da importancia disponivel:

Saldo do exercício de 1887 réis..... 5:313#664

Productu liquido disponivel de todos os encargos, despesas de exploração e amortização das acções no exercício de 1888, réis..... 706:152#586

Total réis..... 711:466#250

Para distribuição d'esta importancia o Conselho de Administração tem a honra de vos propôr, em conformidade com as disposições dos Estatutos e as deliberações por vós tomadas em outras Assembléas Geraes, o seguinte:

1.º) Para a reserva ordinaria segundo o disposto no art.º 46, n.º 1 dos Estatutos, 1 % da receita líquida de todos os encargos, réis..... 7:061#525

2.º) Para donativo á caixa de soccorros e reformas dos empregados da Companhia segundo a deliberação da Assembléa Geral de 11 de junho de 1884, réis..... 15:637#950

3.º) Contribuição para a caixa de reformas e pensões, deliberação da Assembléa Geral de 11 de junho de 1887, réis..... 7:831#294

4.º) Para cobrir o deficit do exercício de 1888 na exploração das linhas de Madrid-Caceres-Portugal, segundo o contracto de 22 de outubro de 1885, réis..... 303:071#068

5.º) Para dividendo de 69:385 acções na nossa Companhia a 5#400 réis por acção sujeito ao imposto de rendimento em Portugal, réis..... 374:679#000

6.º) Para credito de conta nova do exercício de 1889, réis..... 3:185#413

Total réis..... 711:466#250

Approvada esta distribuição, a nossa reserva estatutaria ficará assim elevada, em 31 de dezembro de 1888, a réis..... 32:645#158

A reserva especial extraordinaria que era, em 31 de dezembro de 1888, de réis..... 1.102:702#175 deverá ser elevada de réis..... 303:071#065

retirados do productu da exploração, e ficará portanto de réis..... 1.405:773#243

Os encargos provenientes para a nossa Companhia das linhas de Madrid-Caceres-Portugal formam, segundo as deliberações tomadas nas Assembléas Geraes de 5 de junho de 1878 e seguintes, uma conta em suspenso á qual faz face aquella reserva especial.

Em 31 de dezembro de 1857, a importancia dos encargos provenientes das linhas de Madrid-Caceres-Portugal era de réis 1.005:455#572; sendo levada ao debito d'esta conta a importancia do deficit d'aquellas linhas no exercício de 1888, de réis 303:071#068 ficára elevada esta verba a 2.208:526#040 réis.

O Conselho de Administração fazendo vos estas propostas, chama a vossa attenção não só sobre os resultados da exploração das nossas linhas nos annos da sua gerencia, mas tambem sobre o modo como tem sido feito o serviço de exploração, combinando os interesses da nossa Companhia com vantagens muito importantes para o serviço do publico.

O resultado da exploração das linhas que formam a antiga rede é de tal modo accentuado que a importancia da receita líquida de 1888, comparada com a do exercício de 1884, apresenta um augmento de réis 293:142#458, correspondendo a 18,70 %, apesar de nas despesas ter havido um augmento de réis 47:225#123 correspondendo a 6,21 %.

O mappa seguinte indica claramente o augmento progressivo que tem tido as linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra durante os ultimos annos, comparando o anno de 1884, ultimo da Administração transacta, com os quatro annos da actual Administração:

TOTAES

Annos	Receitas da exploração	Despezas totaes	Receitas líquidas
1884...	2.323:447#717	754:737#425	1.568:710#292
1885...	2.275:448#580	720:329#301	1.555:119#279
1886...	2.546:012#590	776:569#101	1.769:443#489
1887...	2.573:832#121	796:419#739	1.777:412#382
1888...	2.663:815#304	801:962#548	1.861:852#756

POR KILOMETRO DE LINHA

Annos	Receitas da exploração	Despezas totaes	Receitas líquidas
1884...	4:019#805	1:305#774	2:714#031
1885...	3:923#187	1:241#947	2:681#240
1886...	4:389#677	1:338#912	3:050#765
1887...	4:437#642	1:373#138	3:064#504
1888...	4:592#664	1:382#694	3:209#970

Nas novas linhas tivemos em exploração definitiva a linha de Lisboa Cintra-Torres Vedras, cujo productu kilometrico foi de réis 4:004#813, tendo uma despesa de 1:543#846 réis por kilometro, o que deu um rendimento liquido de 2:460#967 réis. Na exploração do exercício de 1887 feita por conta da construção, por não ter sido aberta a linha senão em 25 de maio, o rendimento annual kilometrico correspondeu a réis 3:596#698, sendo as despesas de réis 1:307#098 e o rendimento liquido de réis 2:289#600. Nesta linha tambem o desenvolvimento das receitas se accentua de um modo sensivel.

Nas linhas de Madrid-Caceres-Portugal, o augmento de receitas no exercício de 1888, em relação ao de 1887, foi apenas de réis 8:836#837, devendo notar-se que no anno de 1887 se transportaram 24:899t de phosphato com uma receita de réis 18:691#180, e que no anno de 1888 apenas se transportaram 4:757t de phosphato com uma receita de réis 3:570#600, o que mostra que o tráfego interno d'aquellas linhas com o seu desenvolvimento cobriu a differença de réis 15:120#580 proveniente da diminuição dos transportes de phosphatos e ainda deu um augmento de réis 8:836#837 para receitas.

O rendimento liquido, entretanto, foi no exercício de 1888 inferior ao do anno de 1887, por ter havido um augmento nas despesas de exploração de réis 21:107#906 proveniente com especialidade dos comboios rapidos entre Lisboa e Madrid, os quaes não só dão augmento nas despesas de tracção, mas tambem nas de conservação de via; entretanto as despesas de exploração correspondem a 867#364 réis por kilometro, verba inferior á que era despendida antes de termos a exploração d'estas linhas, apesar de haver augmentado o serviço de comboios.

As despesas da exploração das linhas de Madrid-Caceres-Portugal, anteriores a 1 de janeiro de 1886, foram:

em 1883.....	réis	950#403
" 1884.....	"	1:007#501
" 1885.....	"	948#981

No que diz respeito aos encargos provenientes d'estas linhas, o contracto feito pela nossa actual administração pelo qual a vossa companhia tomou a seu cargo a exploração, veio diminuir consideravelmente a importancia da garantia, que pelo contracto anterior tinha de ser satisfeita á Sociedade de Madrid Caceres-Portugal. (Continúa.)

AVISOS DE SERVIÇO

Banhos da Amieira

Desde 8 de junho de 1889 haverá um serviço entre a estação da Amieira e o apeadeiro dos Banhos da Amieira ao kilometro 204,106 da linha de Torres á Figueira em ligação com os comboios n.ºs 501 e 401, pela seguinte forma:

Figueira, partida á 1,50 da tarde. Amieira, chegada ás 2,12, partida ás 2,15. Banhos d'Amieira, chegada ás 2,17, partida 3,30 da tarde. Amieira, chegada ás 3,32, partida, 3,48. Figueira, chegada 4,50 da tarde.

Os passageiros procedentes da Figueira ou Amieira pagarão como para Telhada e da mesma forma pagarão como se procedessem de Telhada os que se destinem áquellas estações.

Lisboa, 8 de junho de 1889.

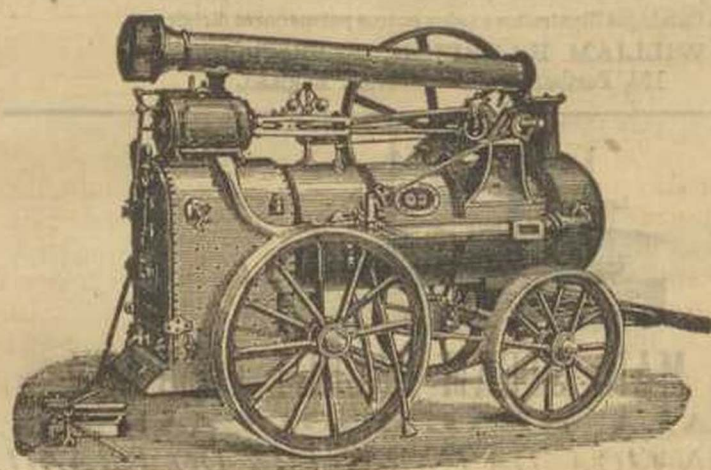
O DIRECTOR DA COMPANHIA
Pedro Ignacio Lopes.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO DE PORTUGAL

14, Calçada Nova de S. Francisco, 14, [vulgo escadinhas] — LISBOA

COMPANHIA

Real Promotora da Agricultura Portuguesa



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

Endereço telegraphico	Delegação no Porto
AGRICULTURA LISBOA	PINTO DA COSTA & F.º
N.º telephonico 334	Rua da Picaria, 43

AGENCIAS NAS PRINCIPAES TERRAS DO REINO

MACHINAS MOTORAS A VAPOR

HORISONTAES E VERTICAES, FIXAS, SEMIFIXAS, LOCOMOVEIS E VIADORAS

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

Grande Fabrica

DE

Productos Chimicos

POVOA DE SANTA IRIA

Machinas e alfaias
Industriaes e agricolas

TARIFAS
REDUZIDAS NOS TRANSPORTES

DOS

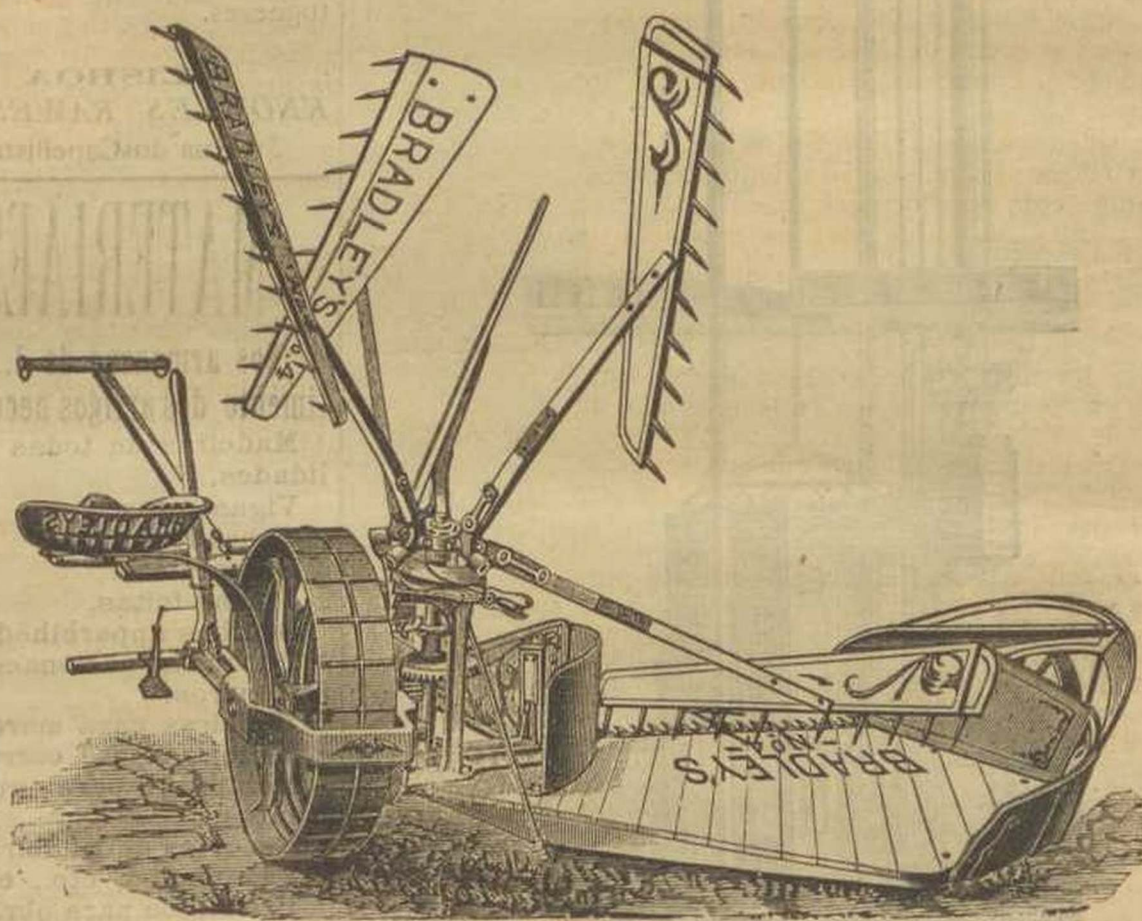
Caminhos de ferro portuguezes

ALEM DOS

Abatimentos concedidos pelo
Governo

AGENTES

nas principaes terras do reino



Ceifeira BRADLEY

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

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

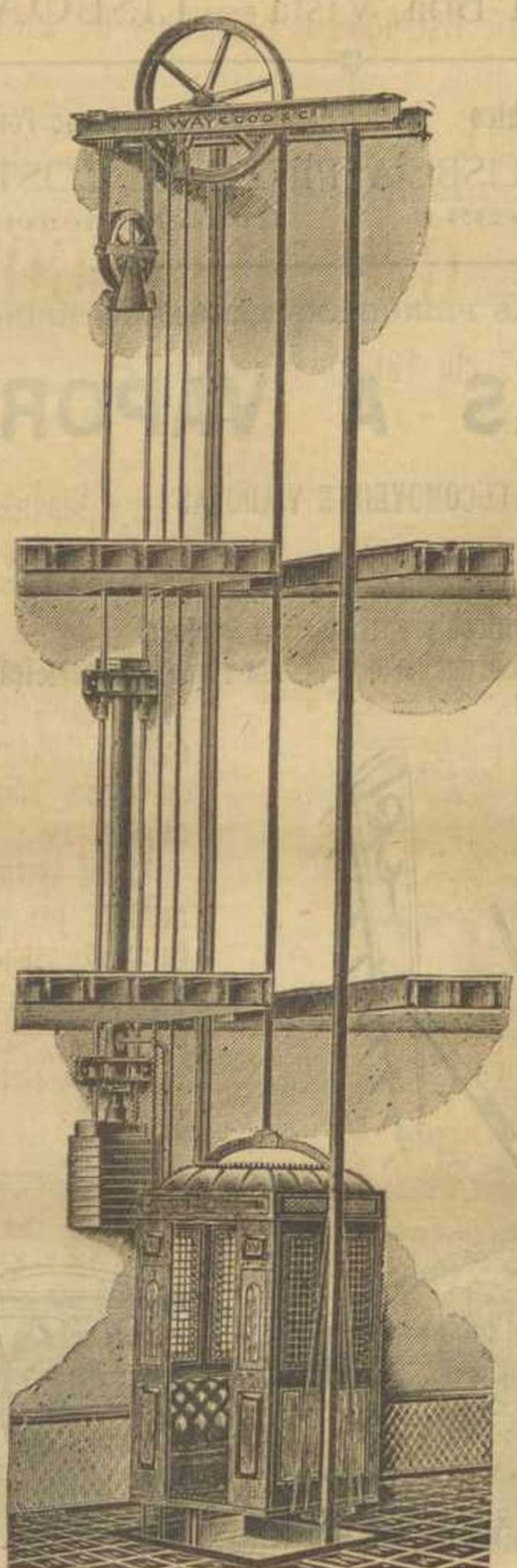
Exposição de machinas agricolas e industriaes na grande galeria da sede da companhia, Aterro da Boa Vista

Ala poente mercado 24 de Julho, Aterro da Boa Vista

Richard Oakley & C.^a

50, R. do Corpo Santo, 1.º

Encarregam-se de obras de engenharia civil e mechanica. Fornecem elevadores dos systemas mais aperfeiçoados para palacios, edificios publicos, hotéis e casas particulares.



Contractam todo o material para caminhos de ferro como carris, travessas, cruzamentos, etc., e fornecimentos de carvão das minas Fredegar ou Nautygio, Coke, Forja etc.

Encarregam-se de installações completas de toda a especie de machinismo para Fabricas, Minas e diversos usos.

Dão-se orçamentos detalhados e garante-se a boa execução das obras.

A nova HARRISON KNITTER

MACHINA PARA FAZER MEIAS

Faz meias de algodão de qualquer estylo e tamanho, lisa 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.

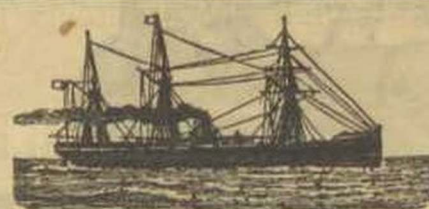
Para Catalogos illustrados e todos outros pormenores dirija-se

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



Tem obtido os mais altos premios, sempre triumphante.

Com Sello de garantia.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY (MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 24 de junho o paquete «Elbe»

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

Esperado em 22 de junho o paquete «TRENT»
Para Southampton e Antuerpia

As accommodações para passageiros são inexcitáveis 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.^a
31, Rua dos Capellistas, 1.º

PORTO

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

MATERIAES DE CONSTRUCCÃO

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 inglezes.

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 acquisição de quaesquer outros materiaes de que necessitem para suas obras, J. LINO encarrega-se de os fornecer com 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

Empresa Industrial Portuguesa

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephónico 168

CONSTRUCCÕES 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

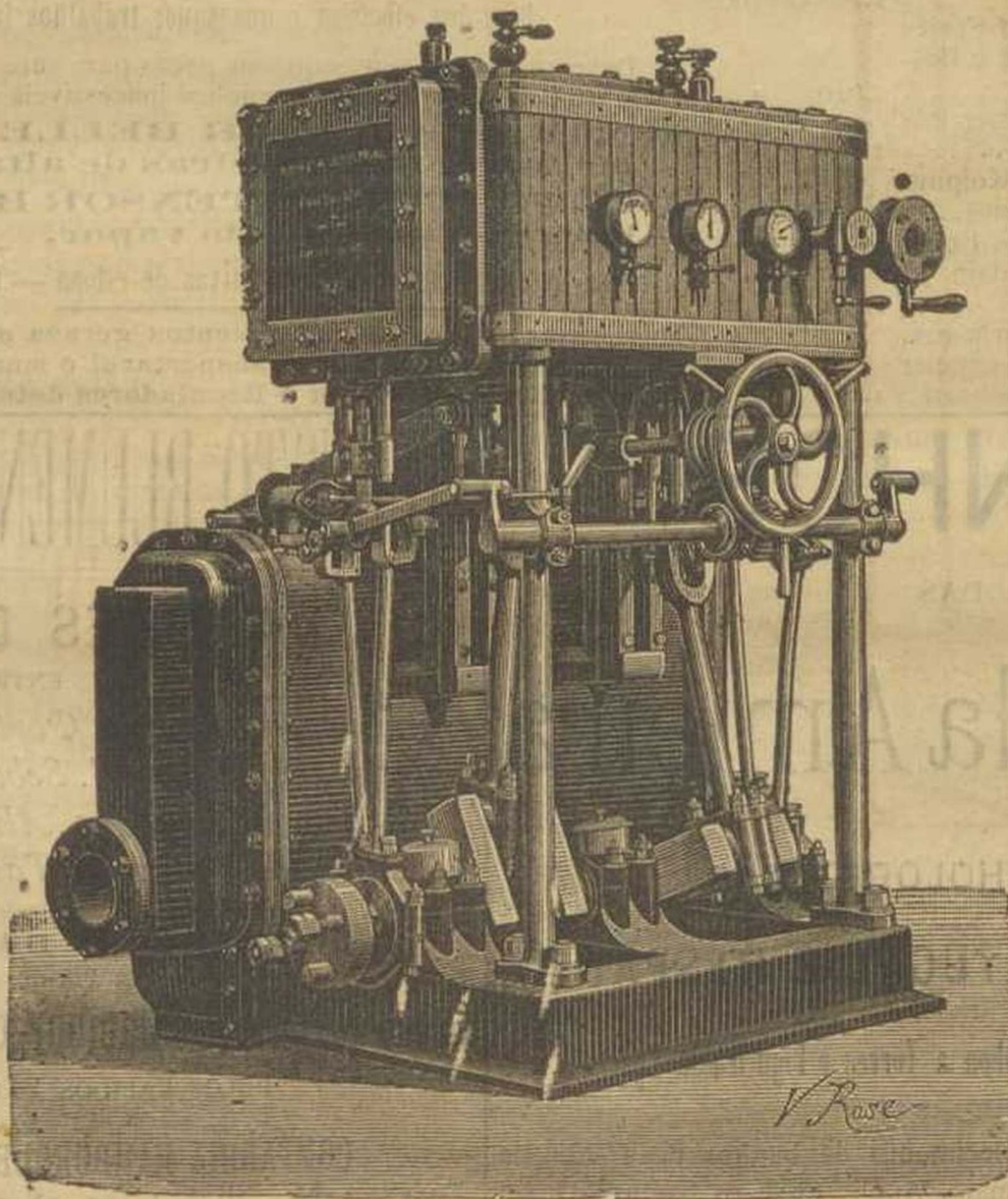
Tubos de ferro para as mesmas fundidos em rampa e ao alto

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 smpregados em canalisações.

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

Machina

a vapor da força de 30 CAVALLOS, 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

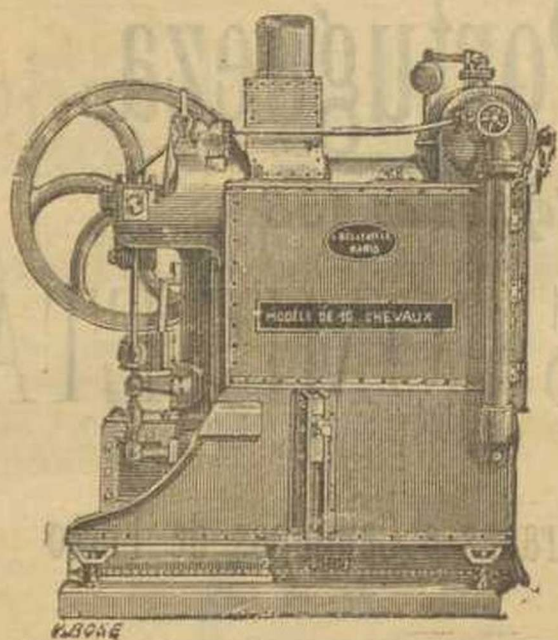
Santo Amaro, LISBOA

Fabrica na Trafaria

DYNAMITE

PREÇOS Dynamite n.º 1, cada kilogramma 850 »
 " " " 3, " " 450 réis
 Capsulas, a caixa de 100: S 460 réis — D 700 réis — T 900 réis.
 Mecha ou Rastilho, preços conforme a qualidade.

AGENTES EM LISBOA: Lima Mayer & Filhos, R. da Prata, 59, 1.º — AGENTE NO PORTO: D. Mat' Feuerheer Junior & C.; R. Belmone.



Aplicações de Geradores BELLEVILLE

à METALLURGIA

Representando mais de 1:000 cavallos

Société anonyme des Mines et Fonderies de zinc de la Vieille-Montagne.....	2.265 cavallos
Compagnie des Fonderies et Forges de Terre Noire, la Voulte e Bes-séges.....	2.010 "
Société industrielle e commerciale des Métaux.....	1.160 "
Fabrique de Blindages de Kolpino (Marine Impériale de Russie)....	2:200 "
Société anonyme des Hauts Four-neaux e Forges de Denain et d'Anzin.....	1.511 "
Compagnie des Hauts Fourneaux, Forges et Aciéries de la Marine et des Chamins de Fer. Le Boucan..	1.165 "

SOCIEDADE DOS GERADORES INEXPLOSIVEIS BELLEVILLE

39 ANOS DE EXISTENCIA

Primeira patente de invenção 1850 — Ultima patente de aperfeiçoamento 1888

GRANDES RECOMPENSAS INDUSTRIAES

Duas nomeações e duas promoções na Legião d'Honra

1866 — 1878 — 1883 — 1888

VANTAGENS PRINCIPAES:

Completa segurança — Economia importante de combustivel — Pequeno volu-me — Alimentação authomatica — Depuração racional das aguas de alimentação — Pressão rapida — Produção do vapor á mais alta pressão sem perigo — Vapor sempre secco — Regularidade, sendo a actividade do fogo regulada authomatica-mente segundo o gasto de vapor — Conducção e conservação extremamente faceis

J. Belleville & C.^a

Fornecedores das Administrações Publicas em França e no estrangeiro
Numerosas applicações á marinha de guerra, mercante e a todas as industrias em terra
Officinas e estaleiros de l'Ermitage, á Saint-Denis (Seine) — 16, AVENUE TRUDAINE, PARIS

Locomoveis verticaes inexplosiveis Belleville

Para luz electrica e quaesquer trabalhos industriaes ou agricolas

Desmancham-se em pequenas peças para serem transportadas ás costas d'ho-mem ou por alimarias, nos caminhos inacessiveis aos carros.

BOMBAS A VAPOR BELLEVILLE para a ali-
mentação de caldeiras de alta pressão.

REGULADOR DETENSOR BELLEVILLE para
limitar a pressão do vapor.

Massa antifricção-metallica para caixas de estopa — Gordura Belleville para torneiras

Enviam-se franco esclarecimentos geraes sobre os tres typos de Gera-dores Belleville (fixo, transportavel e marítimo) bem como os Locomo-veis, Bombas a vapor e Reguladores detensores de pressão.

BANHOS

DAS

Caldas da Amieira

AGUAS CHOLORETADAS

UNICAS EM PORTUGAL E HESPAÑHA

(na linha ferrea de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

ABERTURA DO estabelecimento de banhos das Caldas da Amieira e do hotel a 15 de maio. Applicam-se os banhos d'estas aguas para o rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias her-peticas, leuchorréas, inflamações de quaesquer órgãos, etc.

Na séde balnear das Caldas da Amieira ha, além do estabele-cimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação de correio, jardins e variados jogos. Para esclarecimentos, rua Augusta, 166, 1.º esquerdo, es-critorio da companhia das Aguas Thermaes da Amieira.

N. B.—Nos mezes de maio a 15 d'outubro os comboios mixtos n.º 71 e 72 teem paragem em frente do estabeleci-mento para receber edeixar os passageiros sem bagagem.

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, Naval moral, Talavera de la Reina e Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferregial de Cima, 2

EM MADRID

Cezar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal-HAMBURGO