

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

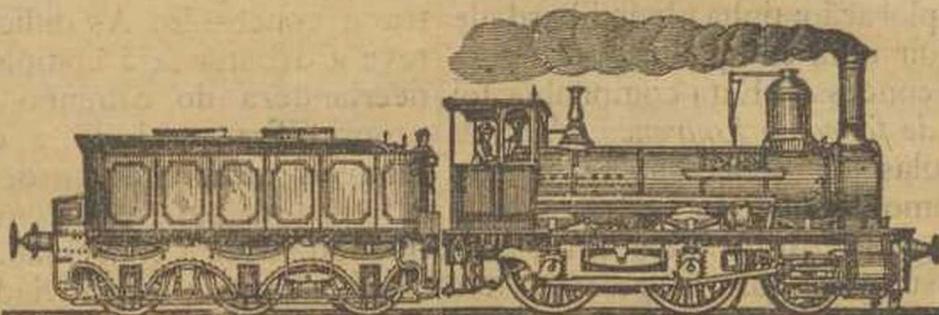
CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHO DE 5 DE MARÇO DE 1888 DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Proprietário-Diretor

L. DE MENDONÇA E COSTA

Engenheiro-consultor

C. XAVIER CORDEIRO



REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO. — Madrid — Redactor, D. Juan Eloy de Bona — Preciados, 33
Paris. — G. Pessard — Rue Montmartre, 131.

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

Continuamos hoje a tratar das novas tarifas da Companhia Real, que brevemente vão ser postas em vigor (vide a pag. 179 d'este numero).

SUMMARIO

Linha do Valle do Vouga, por X. C.—Caminhos de ferro africanos, Lourenço Marques à fronteira do Transvaal—Leixões-Salamanca—Parte oficial, portarias de 27 de junho, 9, 13 e 15 de julho, decreto de 27 de junho—As novas tarifas da Companhia Real, X, conclusão—A Paris por 5 libras—Bilhetes de temporada de banhos—O ascensor da Nazareth—O Congo Belga—Gaz de Lisboa—Linhas portuguezas, central do Rocio, Arganil, ramal de Cascaes, Beira Baixa, os annexos da central do Rocio—Bibliographia, o Globo, o Correio, traverses Z, manual de torneiro, 14 de julho—Linhas hespanholas, relogios electricos, materiaes de construção, itinerarios—Carteira dos accionistas—Boletim financeiro, por B. dos Santos—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro—Receitas dos caminhos de ferro—Temporada de banhos do mar e aguas mineraes em 1889, bilhetes de ida e volta validos por 60 dias—Companhia portugueza dos caminhos de ferro africanos—O Metropolitano—Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, continuação do relatorio—Avisos de serviço—Annuncios.

LINHA DO VALLE DO VOUGA

Foi concedida ao sr. Frederico Palha, ou à companhia que elle organizar, a construcção e a exploração, sem encargo algum para o estado, de um caminho de ferro de via reduzida, que partirá da estação de Espinho, na linha do Norte, e seguirá por Villa da Feira, S. João da Madeira, Oliveira de Azemeis, Sever do Vouga, Couto de Esteves, Oliveira de Frades e Vouzella a entroncar com o ramal de Santa Comba Dão a Vizeu nas proximidades da Torre Deita; e bem assim d'um ramal, sahindo d'esta linha pelas alturas de Sever do Vouga e terminando em Aveiro.

A idéa de se construir uma linha ferrea no Valle do Vouga foi apresentada pela primeira vez pelo sr. engenheiro Mendes Guerreiro na sua memoria lida na Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes na sessão de 14 de abril de 1887.

Posteriormente esta linha foi introduzida em todos os planos da rede geral dos caminhos de ferro elaborados por aquella Associação, mandando o governo organizar um ante-projecto que foi estudado no campo pelo sr. Sant'Anna Castello Branco e terminado pelo sr. conselheiro Eça. Considerava-se, porém, esta linha como um

simples ramal da linha do Norte, devendo sahir de Es-tarreja ou suas proximidades.

A directriz partindo de Espinho e atravessando a importante região compreendida entre Feira e Oliveira de Azemeis é, portanto, nova, e não se pode negar que apresenta grandes vantagens.

Effectivamente, tanto esta região como a do Valle do Vouga, ambas muito populosas e productivas, acham-se actualmente desligadas da linha do Norte e na impossibilidade de desenvolver o seu commercio com o Porto, verdadeira capital do norte do paiz. Por outro lado, as relações entre o Porto e a província da Beira Alta são tambem importantissimas, e a linha que estabelecer a mais curta comunicação entre Vizeu e aquella cidade é de manifesta vantagem.

A linha concedida satisfaz a estas condições. Os concelhos de Feira, Oliveira de Azemeis e mesmo o de Macieira de Cambra, bem com os de Albergaria, Sever, Vouzella, S. Pedro do Sul e Vizeu, ficarão servidos; e a distancia entre esta ultima cidade e o Porto, actualmente de 177 kilometros pela Pampilhosa, fica reduzida a 130 proximamente. Construida a linha de Vizeu a Mangualde, a influencia da nova linha estender-se-ha até a Covilhã.

Se attendermos ainda a que a linha vae terminar nas duas importantes praias de Aveiro e Espinho, podemos prophetisar-lhe um futuro risonho.

X. C.

CAMINHOS DE FERRO AFRICANOS

I

Lourenço Marques à fronteira do Transvaal

Uma pequena linha de 90 kilometros apenas—a menor de todas as que pudemos construir no continente negro—hoje celebre em todo o mundo, graças á notriedade, que lhe deu a questão suscitada pela rescisão do contracto de 14 de dezembro de 1883, celebrado com Edward Mac-Murdo, cidadão dos Estados Unidos da America.

Começaremos por esta linha a serie de artigos que nos propomos escrever ácerca do problema interessantissimo, que pode epigraphar-se sob o titulo geral acima inscripto.

A concessão abrangia o caminho de ferro de Lourenço Marques à fronteira do Transvaal e tinha como concessões accessórias, dependentes da referida linha, uma faixa de terrenos adjacentes, uma area de 1 kilometro quadrado em Lourenço Marques, uma porção de terreno em uma das ilhas do porto e mais 100:000 hecta-

res nos districtos de Lourenço Marques a Inhambane. Os terrenos viriam a ser propriedade absoluta do concessionario ao fim de 99 annos, prazo estabelecido para a concessão do caminho de ferro. Mas durante este tempo seriam sómente propriedade condicional do concessionario, dependente da execução das clausulas do contracto relativas ao caminho de ferro, cadiendo nas hypotheses em que o contracto houvesse de ser rescindido. O concessionario obrigava-se a aceitar o caderno dos encargos da construcção e exploração; tinha plena liberdade de tarifas e devia constituir uma companhia portugueza para quem transferia a concessão. Esta companhia foi denominada *do Caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal*. As clausulas da concessão teem sido assumpto apaixonado, como é costume sel-o toda a questão que se suscita na imprensa politica entre nós, onde é uso passar dos assumptos para as pessoas, dos factos para as intenções e para as inferencias mais ou menos paradoxaes e absurdas, com tanto que d'ellas se possa derivar offensa para os caracteres dos adversarios.

O que valia a concessão ao tempo em que a fez o sr. Pinheiro Chagas e o que hoje vale são assumptos que convem considerar para a critica do contracto sob o ponto de vista em que a indole da nossa folha — quando não foram outras razões — nos obrigam a estudal-o.

Lourenço Marques é um porto de condições naturaes excellentes, na costa oriental de Africa. Em uma extensão de cerca de 2:000 milhas geographicas não existe outro que possa com elle concorrer. Esta circunstancia tornava desde logo evidente que o seu futuro havia de ser summamente prospero em epoca mais ou menos remota, quando viesse valorisal-o o desenvolvimento da parte do continente africano, que aquelle porto está destinado a servir, mas até então a prosperidade de Lourenço Marques permanecerá em estado embryonario, sem que de certo modo possa medrar para isso, visto carecer de elementos proprios naturaes, como os teem as colônias inglezas do Natal ou do Cabo.

O clima de Lourenço Marques é mau, quer se considere sob o ponto de vista da hygiene, quer da agricultura. As febres palustres reinam ali sempre com mais ou menos intensidade, diminuindo a escassa população; e alternativas irregulares de seccas prolongadas e chuvias torrenciaes tornam o solo ingrato, ora pantanoso, ora arido em extremo e sempre improductivo. Assim Lourenço Marques está destinado pela suas condições naturaes geographicas, orographicas, geologicas e metereologicas, a ser um grande emporio commercial, ou a não ser mais do que tem sido até hoje. Em summa: o futuro de Lourenço Marques está dependente do Transvaal e do trafego que este ministrar ao caminho de ferro portuguez. Estas são as condições actuaes da localidade, como o eram ao tempo em que se fez a concessão. Mas d'essa epoca até hoje variou uma condição essencial, que tornou imediatamente realisavel o que só parecia vir a sel-o em epoca remota. Em 1883 parecia que o Transvaal estava destinado a ser um paiz essencialmente agricola, de grande fertilidade, segundo uns, de escassa productividade segundo outros. Fallava-se em minas de metaes preciosos e diamantes, mas os geologos persistem em chamar á Africa um *paiz de amostras*, e as minas e as empresas sul africanas eram assumpto de riso ou indifferença nos mercados europeus. Assim o caminho de ferro de Lourenço Marques, ainda que se antolhasse a alguns um bom negocio, era um negocio de *longue haleine*, e os capitales retraem-se, em se lhes não mostrando proxima

a terra da promissão de um juro remunerador. Mac-Murdo acreditava no futuro da Africa, contava com o seu animo forte e espirito emprehendededor, acostumado a lutar e vencer; propoz-se tomar uma concessão gratuita — ao menos na apparencia — e fazer d'ella dinheiro; e o governo deixou-se atrahir pelas apparencias auspiciosas do contracto e cahiu no que mais tarde se reconheceu ser um logro, como n'elle cahiram todos, porque não nos consta que ao tempo se levantassem protestos contra a concessão. As dificuldades pecuniarias com que teve a debater-se a companhia portugueza, a companhia neerlandesa do caminho de ferro do Transvaal e o proprio Transvaal até a epoca da descoberta dos seus famosos campos de ouro, provam exuberantemente que o futuro do paiz e das emprezas a elle ligados não era, quando se fez a concessão, e ainda muito tempo depois, completamente desanuviado.

(Continúa).

LEIXÕES-SALAMANCA

O parlamento proçurou resolver a questão dos Bancos do Porto, envolvidos na construcção dos caminhos de ferro de Salamanca, approvando a organisação de uma companhia, que tomasse a si a exploração das referidas linhas, e a exploração do porto de Leixões.

Esta companhia formar-se-ha em breve, e, portanto, não só se liquidará a situação difficil em que se encontravam os Bancos, como se dará rapido desenvolvimento ás obras de apropriação do porto de abrigo em porto commercial, e ás da construcção do caminho de ferro que deve ligar Leixões á estação da alfandega do Porto.

Este facto representa, sem duvida, uma notavel influencia sobre o desenvolvimento commercial e industrial da laboriosa cidade, á qual podem dar-se os parabens.

Estando já em elaboração os trabalhos preliminares para a transformação que vae operar-se em virtude da nova lei, abstemo-nos, por agora, de dar publicidade a pormenores, e iremos informando os leitores do curso dos acontecimentos.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.ª repartição

CAMINHOS DE FERRO

Sua Magestade El-Rei, attendendo á representação do presidente do conselho de administração e do director da companhia nacional de caminhos de ferro, pedindo auctorisação para converter as suas obrigações do tipo de 5%, emitidas em virtude do artigo 16.º dos estatutos sociaes, approvados por alvará de 1 de outubro de 1885, em obrigações do tipo de 4 1/2 %, em numero de 29.400 de capital nominal de 90.000 réis:

Visto o novo artigo 16.º dos estatutos, alterado por alvará de 27 de junho de 1889;

Visto o parecer da procuradoria geral da corôa e fazenda:

Ha por bem auctorizar a companhia nacional de caminhos de ferro a converter as suas obrigações de tipo de 5%, emitidas em virtude do artigo 16.º dos estatutos sociaes approvados por alvará de 1 de outubro de 1885, em obrigações do tipo de 4 1/2 %, em numero de 29.400 de capital nominal de 90.000 réis, com garantia sobre todos os haveres da companhia, quer moveis, quer immoveis, sobre as receitas liquidas da exploração e sobre as quantias que o governo haja de pagar á companhia, nos termos dos contractos de 30 de junho de 1884 e 29 de julho de 1885, e com as seguintes clausulas:

1.º Que d'esta conversão, nem d'outra qualquer emissão ou operação financeira effectuada e realizada pela companhia, nenhuma responsabilidade, em qualquer situação ou hypothese, virá para o estado;

2.^a Que as garantias com que a companhia assegura o pagamento dos juros e a amortisacão das obrigações, em caso nenhum prejudicam nem offendem os direitos que pelas leis do reino e pelas clausulas dos contratos pertencem ao estado sobre as linhas ferreas concedidas á companhia, por isso que o estado, sempre, em todas as hypotheses, é credor privilegiado da companhia, no que respeita ás obrigações por ella contrahidas nos respectivos contratos;

3.^a Que as auctorisações do governo para emissão ou conversão de obrigações ou de quaesques outros titulos, em nada alteram ou modificam as clausulas e condições dos mesmos contratos e sua interpretação e execução.

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

Para o presidente do conselho de administração e director da companhia nacional de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 27 de junho ultimo: ha por bem aprovar o projecto, datado de 3 de junho findo, da estação de Braco de Prata e da concordancia da ligação do ramal de Santa Apolonia a Bemfica com a linha de leste e norte, no sentido norte, devendo porém ser modificada a planta geral no sentido de facilitar o acceso dos povos vizinhos á nova estação.

Paço, em 9 de julho de 1889.—Eduardo José Coelho.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 4 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto, datado de 4 de junho proximo passado, de typo de edificio de passageiros de estação de 3.^a classe, proposto pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para ser aplicado no caminho de ferro da Beira Baixa, devendo, porém, addicionar-se do lado da via e na parte correspondente ao corpo central do edificio um alpendre com o fim de abrigar os passageiros.

O que se communica ao respectivo director fiscal para os effei-
tos devidos.

Paço, em 13 de julho de 1889.—Eduardo José Coelho.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 8 do corrente: ha por bem aprovar o projecto dos encontros da ponte metallica de 25 metros de vão, sobre o rio Eca, ao kilometro 21,770 do 3.^a lanço da 1.^a secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, datado de 7 de julho findo e apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

Paço, em 15 de julho de 1889.—Eduardo José Coelho.

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

Direcção geral do commercio e industria

1.^a repartição

COMMERCIO

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, aten-
dendo ao que me foi representado pela companhia nacional de caminhos de ferro, pedindo seja aprovada a alteração feita no artigo 16.^a dos seus estatutos, aprovados por alvará de 1 de outubro de 1885;

Tendo sido ouvida a procuradoria geral da corôa e fazenda: Hei por bem aprovar a alteração feita no artigo 16.^a dos estatutos da companhia nacional de caminhos de ferro, aprovados por alvará de 1 de outubro de 1885, a qual, com os outros artigos não alterados, e que continuam em vigor, dos referidos estatutos, foi reduzida a escriptura publica nos termos do codigo kommer-
cial vigente e baixa com o presente alvará assignado pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, devendo a companhia fazer publicar e registar os estatutos de que se trata nos termos do referido codigo e ficando expressa a clausula de que esta minha approvação será retirada á companhia se ella se desviar dos fins para que foi instituida, não cumprir fielmente os seus estatutos e deixar de remetter annualmente ao ministerio das obras publicas, commercio e industria o relatorio e contas da sua gerencia social.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pes-
soas a quem o conhecimento d'este alvará competir, que o cum-
pram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém.

Pagou de direitos de mercê e impostos adicionaes a quantia de 31\$138 réis, como consta por um conhecimento passado na repartição do sello e receita eventual.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no paco, aos 27 de junho de 1889.—EL-REI.—Eduardo José Coelho.

(Logar do sello das armas reaes.)

Alvará pelo qual Vossa Magestade ha por bem aprovar a alte-
ração feita no artigo 16.^a dos estatutos da companhia nacional de caminhos de ferro aprovados por alvará de 1 de outubro de 1885.

Para Vossa Magestade vêr.

Passou-se por despacho de 27 de junho de 1889.

O artigo 16.^a a que este alvará se refere ficou assim redigido:

Artigo 16.^a O conselho de administração fará a emissão das obrigações a que se refere o artigo 15.^a e as respectivas conver-
sões quando para isso fôr auctorizado pela assembléa geral.

AS NOVAS TARIFAS DA COMPANHIA REAL

X

Concluimos hoje o exame da classificação de merca-
dorias da projectada tarifa n.^o 1 com as observações que, sobre cada artigo, nos propuzemos fazer.

Raspas para colla.—Estão classificadas na nova tarifa nas séries 3.^a 4.^a e 5.^a, sendo esta ultima por wagon de 5:000 kilos, isto é, descem até 15 réis as expe-
dições pequenas, de 19 a 12 as de 500 kilos e de 15 a 10 as de wagon completo. Hoje só são beneficiadas as expedições pequenas no sentido Lisboa, Abrantes, Cra-
to, etc. ao typo de 10 réis; nos demais sentidos as tarifas 7, 8 e 10 fixam por 5:000 kilos, minimo, os typos de 15, 16 e 17 réis, os quaes são reduzidos a 12 e 13 réis, tendo ainda o desdobramento em 10 e 12 nas de 5:000 kilos.

Redes para pesca.—Applica-lhes a classificação as mesmas séries supra, o que representa um beneficio de grande alcance para a industria piscatoria, visto que esta mercadoria não está hoje em tarifas especiaes.

Resinas ordinarias.—Ficam tambem nas mesmas sé-
ries supra, pagando, portanto, as expedições de 500 ki-
los 19 réis até 30 kilometros (hoje pagam tarifa geral até 60) 15 réis nas de 30 a 100, correspondendo hoje a 14 réis desde 60 kilometros e com o minimo de 1:000 kilos; 13 e 12 réis desde 100 e 200 kilometros como actualmente. Os typos para wagons de 8:000 kilos são, pois, um abatimento geral sem comparação hoje.

Rolhas de cortiça.—Já nos referimos em o nosso n.^o 32 a esta mercadoria, sob a designação de *cortiça*.

Rolhas de barro ou grés.—Pagarão o mesmo preço de *louça de barro*, que já indicámos.

Rotim em bruto.—Paga hoje, ou por tarifas geraes, ou pelos preços mais altos das especiaes, por ser mer-
cadoria de pouco peso e grande volume.

Fica nas séries 1.^a, 2.^a ou 3.^a, esta por wagons de 6:000 kilos, descendo assim os typos a 15 réis.

Sabão.—Um artigo é este de grande producção pela nossa industria e um dos que ficam melhor beneficiados.

Applica-lhe a tarifa a 6.^a série, sem descriminação de peso, ficando assim os typos em 15, 13, 12 ou 10 réis, segundo o percurso.

Sabro.—Como os barros, argilas, etc., fica nas séries 4.^a, 5.^a ou 6.^a

Sal marinho.—Incluido nas mesmas séries, isto é, muito beneficiado em relação aos preços actuaes, que só descem a 8 réis nos destinos para além das fronteiras, enquanto que fica este typo applicavel desde 200 kilo-
metros em qualquer sentido.

Sardinha salgada.—Genero de alimentação das po-
voações pobres fica igualado ao bacalhau, a que já nos referimos no n.^o 31.

Sardinha em latas.—E' mais beneficiada ainda pela tarifa do que o são as conservas alimenticias, ficando nas séries 2.^a, 3.^a e 4.^a como a massa de tomates

Sarro de vinho.—Na sua qualidade de droga ordinaria, fica na 4.^a série.

Vide o que dissemos no n.^o 33.

Sebo em pão.—Pagará pelos typos das séries 3.^a, 4.^a e 5.^a, isto é, as expedições de 500 kilos ficam a 19, 15, 13 ou 12 réis, segundo o percurso.

Sebo refinado.—Veja-se o que já indicámos em o n.^o 34 sob margarina.

Sebo em vellas.—A velha industria portugueza, decadente hoje pelo uso de outros meios de illuminacão melhores e mais baratos, não é, ainda assim, esquecida na tarifa nova, fixando-se para este producto os mesmos preços do sebo em bruto, com os quaes fica beneficiada em relação aos preços actuaes.

Semeas.—Vide farinhas, no nosso n.^o 33.

Sementes de beterraba e oleoginosas.—A primeira designação comprehende-se bem que visa a beneficiar uma industria nova que se vae introduzindo no paiz. A seguinte generalidade beneficia industrias já em plena exploração, mas nem por isso menos necessitadas de uns preços baixos para o transporte dos seus productos. São applicaveis as séries 3.^a, 4.^a e 5.^a.

Serradura.—Apezar de ser producto leve, fica na 4.^a série até 5:000 kilos e na 5.^a d'ahi em diante, isto é, pagará por wagons completos 15, 13, 12 ou 10 réis, enquanto que hoje se taxa a 19, e a 16 nos destinos de Lisboa, Coimbra, etc., reducção muito importante que indirectamente vae beneficiar o negocio da exportação de fructas.

Soda em barricas.—Inclue-se nas mesmas séries supra, sendo a 5.^a applicavel por wagons de 6:000 kilos.

Solla e couros curtidos.—Vide o que dissemos sobre couros, no n.^o 32.

Stearina em bruto.—Vide parafina, no n.^o 34.

Stearina em vellas.—Paga hoje, por 1:000 kilos, de Lisboa a:

Porto.....	8 ⁷ 600	fica em	5 ⁷ 500
Aveiro.....	7 ⁷ 900	»	4 ⁷ 600
Mealhada ou Pampilhosa.....	6 ⁷ 900	»	4 ⁷ 400
Coimbra.....	6 ⁷ 400	»	4 ⁷ 400
Abrantes.....	2 ⁷ 425	»	3 ⁷ 100
Crato.....	3 ⁷ 400	»	4 ⁷ 400
Elvas.....	8 ⁷ 414	»	4 ⁷ 450
Marvão.....	4 ⁷ 450	»	4 ⁷ 400
Figueira.....	7 ⁷ 103	»	4 ⁷ 400
Torres Vedras.....	2 ⁷ 506	»	2 ⁷ 050
Do Porto a Coimbra.....	3 ⁷ 700	»	2 ⁷ 800
A Pampilhosa.....	3 ⁷ 300	»	2 ⁷ 600

Sucata.—Pertence ás séries 4.^a, 5.^a e 6.^a, as mais baratas da tarifa.

Tabaco em bruto e fabricado.—É incluido na 2.^a série, quando em expedições até 500 kilos; na 3.^a desde 500 a 6:000 kilos em bruto, e na 4.^a desde 6:000 kilos. O fabricado conserva a 3.^a série.

Comparem-se estes preços, que são em geral os de 24, 22, 20 e 15, com os que as mais baixas tarifas especiaes hoje lhe applicam, e só em determinados casos, os quaes são: 28, 22,60, 21, e sómente 16,30 e 15,15 nos grandes percursos para o tabaco em bruto, e ver-se-ha como a nova tarifa faz uma importante reducção.

Tamancos.—Ficam taxados aos typos da 3.^a série que tantas vezes temos repetido—seja qual fôr o peso das remessas.

Taras vasias.—Uma designação nova por completo divide na tarifa em tres grupos todas as taras, pela forma seguinte:

Taras que conservam vasias igual volume
que cheias e que não são frageis: vasilhame,

canastras, cestos, latas, caixas, cylindros e tambores de ferro, bilhas de folha, etc., excepto toneis 5 5 6

Taras que conservam sempre o mesmo volume, mas que se quebram facilmente: garrafas, garrafões, botijas, bilhas, panellas de barro, etc. sem responsabilidade 3 4 4

Taras cujo volume se reduz quando vasias: saccos, odres, ceiras, alcofas, caixas desmanchadas, grossarias para enfardar, panos de palha, aros de ferro usados, etc... 6 6 6

Os preços de wagons completos para as 2 primeiras designações applicam-se, segundo a capacidade do material; os da ultima pelo minimo de 4:000 kilos.

Tecidos (excepto os de seda).—Muito liberal e reduzida em seus preços, a nova tarifa, poucas mercadorias são tão enormemente beneficiadas como esta.

Os tecidos, que constituem um ramo tão importante da nossa industria, ficam, em todos os sentidos, em todos os pesos e em todos os percursos, incluidos na 3.^a série, cujos preços repetimos aqui para que o publico possa fazer os seus calculos e apreciar como ficará pagando quando a nova tarifa começar a vigorar.

Até 30 kilos 24 réis por tonelada e kilometro.

De 31 a 100 kilos 22 réis com o minimo de 720 por 1:000 kilos.

De 101 a 200, 20 réis com o minimo de 2:200 idem.

De 201 em diante 15 réis com o minimo de 4:000 idem.

Não damos os preços actuaes, porque os nossos leitores aos quaes interessa esta designação bem devem conhecê-los e saber que es typos supra representam em muitos casos uma reducção de mais de 50 por cento.

Devemos accrescentar que os *Filtros* pagam os mesmos preços.

Telha de barro.—Vide o que, em o n.^o 32, dissémos sobre canos de barro.

Terras.—Como argilas 4.^a, 5.^a e 6.^a séries. Vide esta designação no nosso n.^o 31.

Tijolos.—Equal a telha.

Tinta a oleo em barris.—Veja-se a noticia sobre *drogas* no n.^o 33.

Tintas finas.—Idem.

Toicinho.—Já nos referimos a carnes fumadas frescas ou salgadas, no n.^o 32, que disfructam de eguaes preços.

Trapos.—Como os adubos, estão incluidos na 6.^a série desde 500 kilos.

Tubos de ferro, chumbo e zinco.—Classifica-os a nova tarifa nas séries 4.^a, 5.^a e 6.^a, segundo o peso, da mesma forma que o ferro e aço em chapa, folha, etc.

Tubos de grêz ou barro.—Veja-se o que dissémos sobre canos.

Tipos de impressão.—Applica a tarifa a 4.^a série, preços de 19 a 12 réis, muito mais economicos do que os actuaes, com o fim certamente de favorecer os pequenos estabelecimentos typographicos das povoacões de pouca importancia.

Vellas de sebo e stearina.—Vide o que acima dizemos sobre estas materias primas.

Verga em bruto.—Séries 1.^a, 2.^a ou 3.^a segundo o peso. Os wagons completos são fixados em 7:000 kilos.

Vestuario.—Uma designação que muito pode aproveitar a todos os estabelecimentos de modas e ao publico, no transporte de fato feito.

As séries applicaveis são: a 1.^a ás expedições até 500 kilos e a 3.^a d'esse peso em diante.

Vidraça em caixas, sem responsabilidade.—Tarifar-

se-ha pela 3.^a série até 8:000 kilos, e pela 4.^a por wagon completo.

Vidro em obra, idem.—Pela 2.^a série até 8:000 kilos e pela 3.^a desde este peso.

Vidro quebrado.—Como as demais mercadorias grossas, fica incluido nas séries 4.^a, 5.^a e 6.^a

Vime em bruto.—Incluido na 3.^a série até 500 kilos; na 4.^a até 4:000, e na 5.^a d'ahi em diante, como a *Pias-saba*, de que tratámos em o n.^o 34.

Zinco.—Quer em bruto, quer em obra ordinaria, ficam sendo taxadas as expedições aos preços da 3.^a série quando não attingam 500 kilos ou paguem como taes; pela 4.^a as superiores a este peso, e pela 5.^a as de wagon completo que, para a materia prima, é de 8:000 kilos e de 6:000 kilos para a fabricada.

Aqui termina a classificação e com ella ficam satisfeitas as perguntas que muitos dos nossos assignantes nos teem feito.

Aos que aniosamente querem saber quando estas novas tarifas começam a vigorar, dir-lhe-hemos que não o podemos saber enquanto não for dada a approvação por parte do governo, a qual se tem demorado mais do que o julgavamos, vista a vantagem enorme que da applicação dos preços que deixamos indicados resulta para o commercio e para o paiz.

A PARIS POR 5 LIBRAS

Está definitivamente fixada a segunda viagem económica a Paris em 2.^a classe.

Para os passageiros procedentes de Lisboa e Entrancamento já démos no numero anterior, e em primeira mão, noticia de todas as condições, devendo agora confirmar que os dias para a partida começaram hontem 20 até 24, pelos comboios ordinarios, seguindo-se de Madrid em 25 directamente a Paris, porque não foi possível obter a paragem em Hendaya.

Para os procedentes da Figueira e linha da Beira Alta, annuncia hoje esta Companhia o mesmo serviço, sahindo os passageiros de qualquer estação d'aquelle linha no dia 24 para partirem de Medina del Campo directamente a Paris no dia 26 no mesmo comboio especial em que irão os de Lisboa e Paris.

Do Porto e estações do Minho e Douro ha ainda igual serviço nos mesmos dias e condições.

BILHETES DE TEMPORADA DE BANHOS

Conforme prometemos, publicamos hoje, por completo, o serviço de banhos combinado entre as diferentes linhas portuguezas, para procedencias das linhas da Companhia Real e Minho e Douro, e no proximo numero daremos o que se refere ás estações da Beira Alta sobre as do Espinho, Granja, Minho, Douro e Povoa de Varzim.

As condições do serviço que hoje publicamos facilitam consideravelmente as viagens no paiz, prestando-se não só para as que no mesmo vão indicadas, como para muitas outras que o bom criterio do publico apreciará, estudando bem as que constam do annuncio.

A vantagem nova, não só n'este serviço como completamente original em tarifas de caminhos de ferro, de serem permittidas as paragens em transito mediante o pagamento de senhas supplementares de 500 réis, torna estes bilhetes como que de serviço circulatorio, sendo, em certos casos, muito mais economicos do que aquelles.

No que se refere aos bilhetes de Lisboa para Figueira e Amieira e aos de Abrantes e estações além para Caldas, esses são perfeitamente circulatorios, porque permitem a ida por Lisboa-Cintura-Torres, e a volta por Alfarellos e ainda, os da Figueira, por Pampilhosa.

O passageiro pôde, portanto, visitar qualquer ponto de tão longo percurso, com a liberdade de parar onde lhe convier, por um preço baratissimo.

Exemplo: Um passageiro de Elvas, 1.^a classe, toma bilhete para Caldas e pára em Lisboa e Torres Vedras, á ida; em Vallado (para ir á Nazareth Alcobaça e Batalha) e Thomar, á volta. Gastará 5.000 réis (4.000 réis as senhoras) do bilhete e mais 4 paragens a 500 réis, ou um total de 7.000 réis, realizando assim uma viagem que lhe custaria 14.800 réis; ou seja uma redução superior a 50 por cento.

Outra combinação:

Um passageiro de Lisboa quer ir á Figueira e visitar a linha da Beira Alta, só até Guarda, voltando a Lisboa, pela Pampilhosa, e parando em Coimbra.

Toma bilhete para a Figueira por (1.^a classe)..... 7.000 réis

Ao regresso segue pela Pampilhosa, onde pára por..... 500 "

Em Pampilhosa toma bilhete para Guarda 3.000 "

Da Guarda á Pampilhosa..... 3.000 "

Segue d'esta com o bilhete de banhos parando em Coimbra por (uma senha) 500 "

Total da viagem 14.500 "

Se tomasse bilhete circulatorio gastaria mais 2.500 e não teria a vantagem de fazer um dos percursos pelas linhas de Torres e Figueira.

Como estas, outras muitas combinacões se poderão fazer, das quaes resulta economia e facilidade em diferentes excursões no paiz.

O ASCENSOR DA NAZARETH

Deve ser inaugurado no dia 28 do corrente este grande melhoramento que uma parceria composta dos srs. dr. Tavares Crespo, presidente, Francisco Moraes Affonso, gerente, Joaquim Carneiro d'Alcaçovas de Sousa Chichorro, sub-gerente, José Eduardo Ferreira Pinheiro, Barão de Kessler e Raul Mesnier acabam de fundar n'uma das mais importantes localidades do concelho de Alcobaça, não só pela quantidade de visitantes que anualmente recebe, por ser excellente a sua praia de banhos, como pelo seu commercio e industria piscatoria.

A praia da Nazareth é situada na enseada formada pelas montanhas de S. Martinho do Porto e o promontorio extremo da charneca das Patacas.

No cimo do promontorio, a 110 metros de altura da praia, acha-se a Real casa da Nazareth e respectiva povoação do Sítio.

Esta diferença de nível é constituida por uma ladeira de areia solta, na extensão de 400 metros, sendo, portanto, a inclinação de 36 %, inclinação que os pescadores sobem em meia hora, e descem em alguns minutos, enterrando os pés na areia para se manterem em equilibrio.

Os carros e cavalgaduras, para vencerem esta subida, seguem a encosta, pela estrada de Alcobaça e ramal da Pederneira ao Sítio, percorrendo para este fim uns 3 kilometros e invertendo meia hora na subida e 15 minutos na descida.

Esta rapida e incompleta descripção topographica põe em evidencia a enorme vantagem, em tempo e despeza, que representa para aquellas duas localidades o

novo ascensor que as põe em comunicação rápida, fácil e económica.

O ascensor da Nazareth é movido a vapor por uma máquina collocada no Sítio, e assente em rocha viva, n'aqueellas fortes penedias, que formam a aresta do promontório.

N'essas penedias abriu-se um tunnel de 50 metros de extensão em rampa de 41,5 % a partir da gare superior, prolongando-se a linha para a praia da Nazareth até o antigo largo das Caldeiras, na extensão total de 318 metros.

O tunnel foi aberto em rocha viva, tendo na parte inferior uma camada de pedra da espessura de 18 metros. No trabalho da abertura, como no da administração das obras em geral, prestou relevantes serviços à empresa o seu sub-gerente, o sr. capitão de cavalaria Sousa Chichorro, que se prestou a dirigir pessoalmente os trabalhos, luctando com dificuldades graves que venceu com a sua prudencia e tenacidade.

Da bocca inferior do tunnel até o começo do ponto de cruzamento ha 79 metros de extensão: o cruzamento tem 60 metros, e d'ahi até à gare inferior ha 129 metros, formando a totalidade de 318 metros.

A parte inferior da linha é revestida de dois fortes paredões lateraes bem argamassados e cimentados para segurança das areias, os quaes se prolongam até proximo do cruzamento. De trinta em trinta metros, são aquelles paredões contraventados por muros de tres metros de espessura, destinados a supportar a linha, alliviando a sua componente horizontal cuja acção fraciona e combate.

Constitue aquelle sistema de muralhas um processo cellular composto de caixões rectangulares successivos que, cheios de areia até á altura da linha nivelada, formam uma almofada de supporte para os diferentes troços comprehendidos entre os muros transversaes, e estes são atravessados por meio de delgados desaguadouros para dar saída ás aguas de infiltração e combater quanto possível a sua tendencia a arruinar a base de assentamento dos muros na areia.

As juntas dos carris especiaes são todas limadas de forma que apresentam uma superficie arredondada, para evitar o attricto ao mechanismo das maxilhas dos freios.

Foi a máquina construída na fabrica allemã de Es-slingen-Machinen fabrik; pode trabalhar até á pressão de 7 atmospheres, e é approximadamente igual á da calçada do Lavra em Lisboa. Deu excellente resultado a experiência oficial da caldeira no dia 19 de maio do corrente anno. Os carros são elegantes e descobertos, tendo os bancos no sentido longitudinal com uma coxia ao centro. A vedação lateral é feita por grades de ferro, corrediças, que dão entrada e saída aos passageiros por quatro aberturas, além da entrada e saída principaes pela parte superior da carruagem.

Tem por fim esta disposição facilitar o movimento de passageiros por sitios oppostos, de modo a não se encontrarem os ascensionistas com os descensionistas.

Comporta cada carruagem 62 pessoas, mas tirando-se-lhe os bancos, que são aparafusados em pés de ferro pode transportar 100 pessoas.

A este expediente terá de recorrer a empresa em tempo das festas da Sr.^a da Nazareth, em que a concorrência deve ser enorme.

O ilustrado e intelligente auctor do ascensor da Nazareth, o sr. engenheiro mechanico Raul Mesnier, que foi coadjuvado efficazmente nos primeiros estudos topográficos pelo distinto engenheiro sr. Barão de Kestler, teve particular cuidado em garantir a segurança

publica pelo seu bem combinado sistema de freios nas carruagens.

A falta de espaço com que luctamos impede-nos de dar a descripção completa d'este sistema de freios, cuja acção é das mais importantes do mechanismo funicular.

N'um dos proximos numeros trataremos desenvolvidamente d'este importante assumpto, para o que temos em nosso poder a bem elaborada descripção technica.

O ascensor será aberto á exploração ás 8 horas da manhã, continuando as carreiras de 6 em 6 minutos até á meia noite.

Das 3 para as 4 horas da tarde haverá suspensão no transito publico, para se proceder á inauguração official, e ser benzida a máquina, que se denominará: «Nossa Senhora da Nazareth».

Foi escolhida esta hora para a solemnidade official para se esperar pelo comboio que sae ás 7 horas da manhã de Lisboa, no qual vão o sr. ministro das obras publicas, e outros convidados da capital.

Haverá um *lunch* no palacio da Real Casa da Nazareth, fogo preso e illuminações.

São sempre de grande regosijo para o coração portuguez estas festas de progresso, que teem por fim desenvolver os melhoramentos materiaes do paiz.

Que a empresa seja tão feliz, quanto é grande e louvável a sua boa vontade.

O CONGO BELGA

Abaixo transcrevemos de um nosso collega o relatorio e o projecto de lei apresentados ao parlamento belga, pelos quaes o governo toma parte na constituição da companhia que construa o caminho de ferro do Congo.—São dois documentos bastante interessantes para quem estuda as nossas coisas em Africa, e no relatorio se encontram dados estatisticos ácerca do commercio do Estado livre.

RELATORIO

Senhores.—Ha quatro annos que os representantes da maior parte das nações civilisadas, reunidas na conferencia de Berlim, sancionavam a obra do progresso realisada pelo rei dos belgas no centro de Africa, reconhecendo o novo estado do Congo, e fixando as bases da legislacão economica que n'elle deve reger. Ninguem se olvidou das felicitações e dos emboras, de que a iniciativa generosa e energica do nosso soberano foi coberta n'essa solemne occasião.

O tratado de Berlim foi aprovado pelo parlamento belga, bem como pelas demais potencias e o estado do Congo tornado assim em independente e soberano, uma resolução das camaras de 28 e 30 de abril 1885 auctorisou o rei dos belgas a ser ao mesmo tempo chefe dos dois paizes.

A data d'então, grandes progressos teem sido realisados pelo novo estado. A sua legislacão assenta sobre as bases mais liberaes: assegura todas as garantias mais dignas de serem desejadas pelos individuos e pelos capitais que devem fazer fructificar esse vasto dominio, hontem ainda absolutamente desconhecido.

Os principaes serviços publicos acham-se organizados, pelo menos em principio. A ordem publica mantida. As regiões do Estado, sobre as quaes se exerce a acção do governo—e essa zona cada vez mais se estende—não conhecem já a guerra, nem as praticas deshumanas, e as pilhagens que as desolavam outr'ora, e que ainda despovoam outras províncias.

A tarefa do novo Estado não está, comtudo, senão esboçada e, para que possa ser realisada, é indispensavel que um caminho de ferro ligue, quanto antes, as assentadas do centro d'Africa com um dos excellentes portos que apresentam as margens do Zaire, junto da sua foz. Sabe-se que de Banana a Matadi o rio é accessivel aos grandes navios, mas que de Vivi a Stanley-Pool o seu curso é interrompido por cataractas. Além de Pool desenrolam-se, em immensa extensão, caminhos fluviaes sem comparacão no mundo. Já foram medidos até hoje cerca de 11:500 kilometros de correntes d'agua navegaveis atravessando ricos territorios, e um caminho de ferro de desenvolvimento de 435 kilometros entre Stanley-Pool e Matadi, teria assim assegurados os transportes de uma vasta região.

A companhia belga do Congo para o commercio e industria fez o estudo technico e meditado das condições do estabelecimento d'esse caminho de ferro, e esse estudo, que está acabado, den os mais satisfatórios resultados. As camaras encontrarão a este respeito esclarecimentos completos no relatorio do conselho da administração que lhes foi distribuido. Esse documento mostra:

1.º que o capital necessário para a construcção do caminho de ferro do baixo Congo sóbe a 4:500 contos de réis, comprehendendo os juros dos capitais empregados durante o periodo da construcção avaliado em 4 annos;

2.º que as despezas de exploração, na hypothese de 2 comboios por semana em cada sentido e supondo a existencia de 4 estações e de 20 apeadeiros intermedios, se elevarão a 216 contos por anno;

3.º que a receita bruta que esse caminho de ferro tem assegurado representa pelo menos a quantia annual actualmente dispensada na região das cataractas, em transportes ás costas humanas, transportes que se suppõem custar 450 contos, e portanto suficiente para rumunear, desde o principio da exploração, dos capitais empregados na construcção da linha;

4.º que o trafico d'essa via ferrea deve desenvolver-se rapidamente pela abertura ao commercio dos territorios do alto rio, cujos productos só poderão chegar á costa por essa mesma via.

Estes dados foram presentes a diversos capitalistas, que se declararam promptos a subscrever o excesso do capital necessário, se a nação belga désse o exemplo, tomando parte na sua formação nas condições que vão ser indicadas.

O governo julga que do bem entendido interesse do paiz que esses desejos sejam satisfeitos e tem a honra de pedir ao parlamento auctorisação para subscrever em nome da Belgica como accionista até á concorrença de 10 milhões de francos (1:800 contos), capital da companhia a formar.

Diversas considerações justificam esta proposta.

Posto que a Belgica e o Estado do Congo formem dois paizes absolutamente independentes um do outro e que de commun só tem a pessoa do seu chefe, é com vivo interesse que todos nós seguimos os progressos da real empreza, e já o parlamento deu d'issso a prova auctorizando a emissão na Belgica de um emprestimo com premios na importancia de 150 milhões (27:000 contos) do qual só algumas séries estão hoje realizadas.

Começa-se na Belgica a apreciar a importancia que o novo estado pode adquirir para o nosso commercio e para a nossa industria. Temos já um centro d'acção constituído em Bruxellas, que busca reunir o esforço dos nossos compatriotas com o fim de conquistar um mercado, cujos recursos não são duvidosos, e cujas exigencias devem dar muito trabalho ás nossas fabricas e officinas.

Quatro sociedades belgas constituídas regularmente entraram na phase de operações activas e uma quinta forma-se n'este momento; são:

1.º A companhia do Congo para o commercio e a industria fundada em mira de estudar o caminho de ferro destinado a ligar as regiões do Baixo e Alto Zaire e de reunir sobre as regiões superiores do rio os mais completos esclarecimentos commerciaes.

2.º A companhia dos armazens geraes do Congo, cujo fim é construir e explorar depositos commerciaes, entrepostos, hospedarias, etc.

Esta companhia construe, n'este momento o seu primeiro estabelecimento em Boma;

3.º A sociedade anonyma belga do commercio do Alto Congo, que actualmente possue oito feitorias e cinco paquetes;

4.º A sociedade anonyma de Mateba, que tem por fim a producção do oleo de palma e a criação do gado; e

5.º A sociedade dos productos do Congo, cujo fim é a cultura dos productos tropicaes: tabaco, café, cacau, etc.; fontes da riqueza de Java, de Sumatra, e, em regiões mais proximas do Zaire, da colonia ingleza da Serra Leoa.

Assim, temos já, e sem fallar na importante participação que o nosso priz tomou na subscricção do emprestimo, um capital belga de muitos milhões, empregado sob diversas formas na exploração económica da bacia do Congo. E' este um facto importante, sobretudo se attendermos ao quasi completo esquecimento, em que entre nós tinham cahido as empresas longiquas.

(Continua.)

GAZ DE LISBOA

As nossas observações foram attendidas em parte com respeito aos candieiros electricos da Avenida.

Poucos dias depois do que dissemos em o n.º 34, os globos foram postos no seu lugar; mas o que não se fez foi voltar as luzes lateraes para fóra, continuando, portanto, a servir para illuminar as arvores superiormente, e deixando a rua ás escuras.

Já que fomos attendidos na primeira parte, o que entendemos dever agradecer porque, effectivamente, nenhum dos nossos collegas, que o saibamos, tratára d'isso, e a modificação, muito vantajosa, como se vê, para o bom efecto da luz e da apparence, mesmo de dia, fez-se logo que a indicámos, complete-se a obra e ainda ficará muito melhor illuminada, como já o esteve.

LINHAS PORTUGUEZAS

Central do Rocio.—Está concluida a montagem da estructura metallica dos pateos das estradas de acceso a esta estação, que a põem em communicação com o Rocio, pela antiga calçada do Duque.

A construcção foi executada pela Sociedade de Braine le Conte.

Equalmente se acha prompta a estructura metallica da estação, a qual foi confiada á importante casa constructora de Paris E. Pellet et Schmid.

Arganil.—Começaram os trabalhos da construcção da ponte da Portella no caminho de ferro de Coimbra a Arganil, importante obra d'arte d'aquella linha.

Os demais trabalhos d'esta vão adiantando rapidamente, esperando-se que por todo o anno proximo ficará concluida.

Ramal de Cascaes.—Chegou no dia 13 a primeira locomotiva á estação terminus d'esta linha, havendo grandes festejos por parte da localidade e dos operarios constructores.

O local da estação estava apinhado de gente que saudou com entusiasmo o novo melhoramento.

Beira Baixa.—Também no dia 14 fez a locomotiva a sua primeira entrada na estação de Castello Branco.

Os engenheiros da Companhia, de acordo com diversos influentes da localidade, haviam preparado para esta occasião, em que tambem se inauguravam os trabalhos da estação, uma festa puramente particular, mas que nem por isso foi menos brilhante.

No local achavam-se os srs. engenheiros Thomaz Malheiro, e Simões dos Reis, pela Companhia, Pocas Leitão e Diniz da Motta, da empreza constructora, chefe da secção por parte do governo, Vaz da Silva, auctoridades locaes, diversas corporações, muitas senhoras da cidade e povo d'esta e dos arredores, havendo os mais alegres vivas á chegada do comboio em que iam os operarios.

Serviu-se depois um copo d'agua em que se fizeram calorosos brindes.

Os annexos da central do Rocio.—Terminou no dia 15 o concurso para a construcção d'este edificio, que completa a estação da linha urbana, na parte comprehendida entre o corpo principal, já em construcção, e a praça dos Restauradores.

Appareceu uma só proposta, do distincto engenheiro sr. David Xavier Cohen.

BIBLIOGRAPHIA

O Globo.—Começámos a receber a amavel visita d'este nosso collega, com o qual faremos, d'ora avante, a troca, com o maior prazer.

O Globo é uma folha elegante e bem escripta ao mesmo tempo que muito noticiosa e variada.

Agradecemos-lhe a amabilidade.

O Correio.—Appareceu-nos no dia 13 o 1.º numero d'este novo semanario que se destina a defender os interesses da corporação que lhe dá o nome e a propagar as vantagens d'esta instituição.

Contém algumas secções de grande utilidade prática entre as quais notaremos as *Indicações de interesse geral* em que se dá a hora da expedição das correspondências para todo o paiz, saída dos paquetes, etc.

Saudamos a apparição do novo collega. Assim elle possa concorrer para a melhoria do serviço, no qual vemos os bons esforços do sr. director geral impotentes perante a má vontade de alguns subordinados.

Traverses métalliques dites traverses en fer Z.—De Bruxellas foi-nos enviada uma broxura em que se descreve a utilidade e vantagens da travessa de ferro Z da fabrica de mr. Willemin, da qual nos temos ocupado repetidas vezes.

Vamos ler, e daremos mais desenvolvida noticia, se encontrarmos matéria nova.

Manual do torneiro.—Foi-nos oferecido de Liverpool pelo sr. engenheiro Eduardo H. Neville que supomos ser filho do activo fabricante de máquinas de todos os géneros que ali tem o seu acreditado centro, um elegante folheto em hespanhol *Manual del Tornero*, que se nos afigura de grande utilidade a todos os artistas d'esta especialidade.

O folheto é ilustrado com as gravuras de vários tornos da casa Neville, e acompanhado d'uma tabella de combinações para as espiraes desde 1 até 60 fios por pollegada, pelo sr. T. Campa, machinista do museu de artilharia.

Agradecemos a remessa.

14 de Julho.—Com este título, recebemos o numero unico d'um jornal que o Club Eleitoral Democrático Portuense publicou em comemoração do centenario da tomada da Bastilha.

É colaborado pelos mais laureados escriptores da nossa literatura democrática. Agradecemos.

LINHAS HESPAÑOLAS

Relogios electricos.—Segundo se lê em um jornal hespanhol, a Companhia do caminho de ferro do Oeste de França está ensaiando um sistema eléctrico para dar corda e pôr na devida hora todos os relogios da linha, servindo-se para este efeito dos fios do seu proprio telegrapho.

Materiaes de construção para caminhos de ferro.—O governo hespanhol, por decreto de 5 de junho, estabeleceu as regras que devem seguir as companhias de caminhos de ferro e as de construção de materiaes para os mesmos, com o fim de garantir o benefício do pagamento dos direitos pelos materiaes que importem pela tarifa n.º 1 do Arancel vigente, e entre outras, são as seguintes:

1.º Apresentação pelas empresas constructoras à direcção geral das alfandegas, da copia literal autorizada do contracto que tenham estabelecido com as companhias de caminhos de ferro.

2.º Relação em duplicado dos materiaes importados, com designação da sua quantidade e classe, compreendidos nos artigos da citada tarifa e com especificação d'estes. Esta relação deverá mencionar a companhia do caminho de ferro a que se destinam os materiaes, e os pontos da linha em que se deva efectuar a obra.

3.º Indicação da alfandega onde se deseja efectuar a importação, e o tempo durante o qual se efectuará a obra.

Itinerarios à vontade dos passageiros.—As companhias hespanholas foram convidadas pelas francesas a estabelecerem n'aquelle paiz este utilissimo serviço de bilhetes circulatórios.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Tendo a assembléa geral de 26 de junho ultimo fixado o dividendo de 30 francos ou 5 $\frac{1}{2}$ 400 réis por acção, relativo ao exercício de 1888, e tendo já sido pagos 15 francos ou 2 $\frac{1}{2}$ 700 réis em 2 de janeiro do corrente anno, são prevenidos os srs. accionistas de que o saldo de 15 francos será pago a contar do dia 4 de julho do corrente anno, em troca do coupon n.º 55.

Este pagamento realizar-se:

Em Lisboa na sede da Companhia.

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

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

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

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

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

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

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

Meza da Assembléa Geral

1 Vice-presidente.

2 Vice-secretários.

3 Membros para a comissão de verificação de poderes.

3 Directores substitutos.

3 Membros efectivos do conselho fiscal.

3 Membros substitutos do mesmo conselho.

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

BOLETIM FINANCIERO

Lisboa, 20 de junho de 1889.

A segunda década de julho apresentou feição inteiramente diversa da primeira.

A's tendencias accentuadamente frouxas que registrámos no anterior boletim succeceu um movimento energico no sentido da alta, sobretudo na bolsa de Paris, onde tinha tambem sido mais forte a reacção na baixa que tão duros prejuizos inflingiu aos mais ousados.

A liquidação da primeira quinzena de julho correu facilmente com reportes baratos, sustentando-se as cotações muito regularmente, tanto mais que os preços da renda a prazo estiveram mais durante alguns dias abaixo dos liquidados nas transacções a contado.

Os fundos portuguezes, não obstante a má vontade do grupo interessado na questão do caminho de ferro de Lourenço Marques, estão mais firmes, não restando dúvida alguma de que em breve terá passado o efeito da pressão exercida sobre o mercado de Londres.

O mercado interno, que no periodo de desanimo das bolsas estrangeiras, se conservava firme, continua a manifestar confiança na alta. Assim os preços dos diversos valores sustentam-se excellentemente.

A situação do mercado de disponibilidades não é menos favorável. O juro continua a taxas extremamente modicas para um mercado em que ha alguns annos a de 6% era a mínima para as firmas de primeira ordem, pois era a do Banco de Portugal, que então não fazia operações a preço inferior ao affixado na sua tabela de descontos.

No mercado cambial notou-se grande procura de papel sobre Londres e Paris. Ao movimento de liquidações proprias da época juntou-se a necessidade de remessas para cobertura de compras de fundos portuguezes e para despezas de nacionaes em Paris, exercendo a exposição no nosso paiz acção identica á que tem exercido nas demais nações, guardadas, é claro, as proporções devidas.

Nos mercados externos, a situação monetaria continua a não inspirar receios. O mercado frances é, no entanto, o mais favorecido, sob este ponto de vista, pois, alem da influencia da Exposição, as colheitas em França apresentam-se muito prometedoras.

B. dos Santos.

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

BOLSAS	TÍTULOS	DIAS											
		11	12	13	15	16	17	18	19	20	—	—	—
Lisboa	Acções C.º de Ferro Portuguezes	442.000	443.000	—	444.000	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa	71.000	72.000	72.000	72.000	74.000	71.000	—	71.000	—	—	—	—
	» Ascensores	—	—	82.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	85.500	85.500	85.500	85.400	85.400	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	87.100	87.100	86.800	87.000	87.000	87.000	87.000	87.000	—	—	—	—
Paris	Acções C.º de Ferro Portuguezes	—	205	646,25	—	620	620	620	620	—	—	—	—
	» Madrid-Cáceres-Portugal	210	—	205	—	245	245	205	—	—	—	—	—
	» Norte de Espanha	385	—	—	386	393	—	390	386	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes	360,50	338,00	358,00	339	355	356	357	358	—	—	—	—	—
	» Madrid-Cáceres-Portugal	—	342,50	343	342,50	343,50	343	—	345	—	—	—	—
	» Norte de Espanha, 1.ª hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	485	485	485	485	485	485	485	483,75	—	—	—	—
Londres	Obrig. C. de F. Atravez Africa	97	97,50	97	97,50	97	97	97	97	—	—	—	—
Amsterd.	Obrig. C. de F. Atravez Africa	97,62	97,94	97,94	97,94	97,37	97,37	97,75	97,75	—	—	—	—
Bruxelas	Obrig. C. de F. Atravez Africa	96,50	96,50	96,50	96,50	96,50	96	96	96	—	—	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EXPLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1889			1888			TOTAES		DIFERENÇA A FAVOR DE	
		KIL.	TOTAES	KILOMETRÍCAS	KIL.	TOTAES	KILOMETRÍCAS	1889	1888	1889	1888
PORUGAL	de	2	25	1	Julho	580	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Companhia Real	Antiga rede (1)	2	8	»	»	53.660:000	92.547	580	43.425:000	78.348	4.304.060:000
		—	—	—	—	—	—	—	47.240:000	81.448	4.250.965:000
		2	25	1	Julho	82	10.472:000	127.707	82	8.587:000	104.749
		2	8	»	»	6.959:000	84.865	»	6.594:000	80.444	137.600:000
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		2	25	1	Julho	468	5.330:000	34.720	97	3.409:000	33.444
		2	8	»	»	3.959:000	23.565	»	3.496:000	32.948	82.328:000
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		18	24	Junho	364	43.949:820	38.642	364	12.520:740	34.683	263.626:765
Sul e Sueste		25	1	Julho	»	44.723:620	34.080	»	9.738:220	26.975	273.350:383
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro		4	10	Junho	353	18.270:480	34.737	335	14.634:407	42.476	254.728:644
		14	17	»	»	15.946:120	45.473	»	14.834:238	42.989	367.674:764
		18	24	»	»	26.384:449	74.734	»	24.245:000	70.275	394.056:243
		41	17	Junho	253	5.679:174	22.447	253	4.845:017	19.450	474.527:143
Beira Alta		18	24	»	»	8.470:333	32.293	»	6.393:256	23.269	479.697:476
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guimarães		14	20	Maio	34	964:773	28.375	34	1.032:725	30.374	16.087:240
		21	27	»	»	944:230	27.774	»	1.050:980	30.884	17.034:170
		28	3	Junho	»	4.082:045	31.824	»	1.084:345	31.894	18.443:545
HESPAÑA		2	8	Julho	2776	Pesetas	Pesetas	2776	4.374:729	494	Pesetas
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Espanha		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante		23	1	Julho	2672	4.043:535	390	2672	4.039:632	389	23.626:038
		2	8	»	»	4.009:496	377	»	961:448	339	26.635:254
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes		18	24	Junho	793	249:625	276	793	249:834	277	6.434:486
Almansa-Valença-Tarragona		14	20	Junho	393	279:834	742	393	284:309	720	4.995:887
Madrid-Cáceres Portugal		23	1	Julho	429	64.028	442	429	59.958	439	4.399:373
		2	8	»	»	78.436	482	»	76.934	479	4.637:509
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

TEMPORADA DE BANHOS DO MAR E AGUAS MINERAES EM 1889

Bilhetes de ida e volta validos por 60 dias

PRIMEIRO DIA DE VENDA, 10 DE JULHO. ULTIMO DIA DE VENDA, 20 DE OUTUBRO. ULTIMO DIA PARA REGRESSO, 31 DE OUTUBRO

PREÇOS DOS BILHETES

Das estações abaixo ás da frente e volta	Classes	Lisboa		Caldas da Rai- nha, S. Marti- nho ou Vallado.		Figueira da Foz	Banhos da Amieira	Luso	Aveiro ou Estarreja		Espinho Granja ou Porto		Braga, Barcellos ou Povoa		Vianna ou Caldas d'Areos		Ancora, Caminha, Válença, Moledo ou Regoia	
		Homens	Senho- ras e crean- ças	Ho- mens	Senho- ras e crean- ças				Ho- mens	Senho- ras e crean- ças	Ho- mens	Senho- ras e crean- ças	Ho- mens	Senho- ras e crean- ças	Ho- mens	Senho- ras e crean- ças	Ho- mens	Senho- ras e crean- ças
Lisboa (Caes dos Soldados) ou vice-versa . . .	1. ^a	-	-	3.500	3.500	7.000	6.700	7.000	8.000	7.000	10.000	8.000	11.500	9.500	12.500	10.500	13.500	11.500
	2. ^a	-	-	2.700	2.700	5.500	5.200	5.500	6.000	5.000	8.000	6.000	9.000	7.000	10.000	8.000	10.500	8.500
	3. ^a	-	-	1.900	1.900	4.000	3.700	4.000	5.000	4.000	6.000	5.000	6.800	5.800	7.500	6.500	8.000	7.000
Santarem . . .	1. ^a	-	-	-	-	5.000	5.000	5.000	7.000	6.000	8.000	7.000	9.500	8.500	10.500	9.500	11.500	10.500
	2. ^a	-	-	-	-	4.000	4.000	4.000	5.000	4.000	6.000	5.000	7.000	6.000	8.000	7.000	8.500	7.500
	3. ^a	-	-	-	-	3.000	3.000	3.000	4.000	3.000	5.000	4.000	5.800	4.800	6.500	5.500	7.000	6.500
Torres Novas e Entroncamento . . .	1. ^a	-	-	-	-	4.000	4.000	4.000	6.000	5.000	7.000	6.000	8.500	7.500	9.500	8.500	10.500	9.500
	2. ^a	-	-	-	-	3.000	3.000	3.000	4.000	3.000	5.000	4.000	6.000	5.000	7.000	6.000	7.500	6.500
	3. ^a	-	-	-	-	2.000	2.000	2.000	3.000	2.000	4.000	3.000	4.800	3.800	5.500	4.500	6.000	5.000
Abrantes a Tor- re das Vargens inclusivé . . .	1. ^a	-	-	8.000	7.000	5.000	5.000	5.000	7.000	6.000	8.000	7.000	9.500	8.500	10.500	9.500	11.500	10.500
	2. ^a	-	-	6.000	5.000	4.090	4.000	4.000	5.000	4.000	6.000	5.000	7.000	6.000	8.000	7.000	8.500	7.500
	3. ^a	-	-	4.000	3.000	3.000	3.000	3.000	4.000	3.000	5.000	4.000	5.800	4.800	6.500	5.500	7.000	6.000
Crato ou vice ver- sa a Elvas e Pe- so a Marvão inclusivé . . .	1. ^a	5.000	4.000	9.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	7.000	10.000	8.000	11.500	9.500	12.500	10.500	13.500	11.500
	2. ^a	4.000	3.000	7.000	6.000	6.000	6.000	6.000	7.000	6.000	8.000	6.000	9.000	7.000	10.000	8.000	10.500	8.500
	3. ^a	3.000	2.000	5.000	4.000	4.500	4.500	4.500	5.000	4.000	6.000	5.000	6.800	5.800	7.500	6.500	8.000	7.000
Payalvo e Chão de Maçãs . . .	1. ^a	-	-	6.000	6.000	3.000	3.000	3.500	6.000	5.000	7.000	6.000	8.500	7.500	9.500	8.500	10.500	9.500
	2. ^a	-	-	4.500	4.500	2.500	2.500	3.000	4.000	3.000	5.000	4.000	6.000	5.000	7.000	6.000	7.500	6.500
	3. ^a	-	-	3.500	3.500	1.800	1.800	2.000	3.000	2.000	4.000	3.000	4.800	3.800	5.500	4.500	6.000	5.000
Coimbra . . .	1. ^a	-	-	4.000	4.000	1.400	1.400	4.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2. ^a	-	-	3.000	3.000	1.200	1.200	700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	-	-	2.000	2.000	800	800	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mealhada e Mo- gofores . . .	1. ^a	7.000	6.000	5.000	5.000	2.200	2.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2. ^a	6.000	5.000	4.000	4.000	1.800	1.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	5.000	4.000	3.000	3.000	1.200	1.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aveiro ou Estar- reja . . .	1. ^a	8.000	7.000	7.000	6.000	3.000	3.000	1.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2. ^a	6.000	5.000	5.000	4.000	2.000	2.000	1.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	5.000	4.000	4.000	3.000	1.500	1.500	1.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ovar . . .	1. ^a	8.000	7.000	7.000	6.000	4.000	4.000	2.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2. ^a	6.000	5.000	5.000	4.000	3.000	3.000	2.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	5.000	4.000	4.000	3.000	2.000	2.000	1.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Espinho e Granja	1. ^a	10.000	8.000	8.000	7.000	4.500	4.500	3.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2. ^a	8.000	6.000	6.000	5.000	3.500	3.500	2.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	6.000	5.000	5.000	4.000	2.500	2.500	2.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gaya e Porto . . .	1. ^a	10.000	8.000	8.000	7.000	5.000	5.000	3.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2. ^a	8.000	6.000	6.000	5.000	4.000	4.000	3.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	6.000	5.000	5.000	4.000	3.000	3.000	2.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alcantara a Cin- tra . . .	1. ^a	-	-	3.300	3.300	6.800	6.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2. ^a	-	-	2.607	2.600	5.400	5.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	-	-	1.800	1.800	3.800	3.600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Torres Vedras . . .	1. ^a	-	-	1.500	1.500	4.800	4.500	-	7.500	7.000	9.500	8.000	11.000	9.500	12.000	10.500	13.000	11.500
	2. ^a	-	-	1.200	1.200	3.800	3.500	-	5.500	5.000	7.500	6.000	8.500	7.000	9.500	8.500	10.000	8.500
	3. ^a	-	-	900	900	2.700	2.500	-	4.500	4.000	5.500	5.000	6.300	5.800	7.000	6.500	7.500	7.000

N. B. Os bilhetes de ida e volta, ordinarios, vendidos por qualquer das estações da linha de Torres, Figueira, Alfarellos, não indicadas no quadro supra, para Lisboa, desde 10 de julho até 20 de outubro terão os mesmos prazos de validade, dos bilhetes anunciados no presente e a concessão do transporte de 30 kilogrammas de bagagem gratuitos.

CONDICÕES

1.º Estes bilhetes dão ao passageiro a faculdade de se apear, tanto á ida como á volta, uma ou duas vezes em qualquer das estações intermedias, mediante o pagamento de uma taxa supplementar de 500 réis por cada paragem. Para este fim terão que tomar na estação de partida, ou n'aquelle em que desejarem effectuar a paragem, as senhas supplementares necessarias que lhes dão aquella faculdade. As bagagens serão registadas para a estação em que o passageiro desejar parar, uma vez que assim o declare no acto da expedição; aliás seguirão directamente ao ponto de destino do bilhete.

2.º Os passageiros da estação de Lisboa (Caes dos Soldados), para a Figueira da Foz, ou vice-versa, terão a faculdade de effe-

ctuar o seu percurso, tanto á ida como á volta, quer pela via Cintura, Torres Vedras, quer pela de Entroncamento, Alfarellos, quer finalmente pela de Pampilhosa.

Gozarão tambem da facultade de utilizar as vias de Cintura, Torres Vedras ou Alfarellos, os que de Lisboa se destinarem aos banhos da Amieira.

Os bilhetes igualmente para a Figueira da Foz, vendidos pelas estações de Santarem, Torres Novas e Entroncamento, de Abrantes a Torre das Vargens, de Crato a Elvas e Peso a Marvão; e de Payalvo a Chão de Maçãs, Coimbra, Mealhada, Mogofores, Aveiro, Estarreja, Ovar, Espinho, Granja, Gaya e Porto, darão tambem a facultade de utilizar tanto á ida como á volta as vias de Alfarellos ou Pampilhosa indistinctamente.

Os passageiros que das estações de Leste, Abrantes a Elvas e Marvão, se dirigirem a Caldas da Rainha, S. Martinho ou Valado, poderão effectuar o trajecto á ida pela linha do Norte e Alfarellos, e á volta por Torres Vedras, Cintura, Lisboa ou vice-versa, ou ambas as viagens pela mesma via.

Em todos os casos especificados n'esta condição, os passageiros deverão, no acto da partida á ida, ou ao regresso, indicar qual a via pela qual desejam seguir, a fim de que pela mesma lhes sejam expedidas as suas bagagens.

3.^a Não se concedem meios bilhetes.

4.^a Os bilhetes de homem não são validos para senhoras, nem vice-versa.

5.^a Os portadores de bilhetes de 1.^a classe poderão utilizar logares de luxo ou comboios Sud-Express, Rapidos e Sleeping-cars, pagando as taxas supplementares correspondentes.

6.^a E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem. Os excedentes serão taxados pelas tarifas em vigor.

7.^a Todo o bilhete, encontrado fóra das condições consignadas no presente, será considerado nullo.

COMPANHIA PORTUGUEZA DOS CAMINHOS DE FERRO AFRICANOS

Por absoluta falta de espaço, retiramos á ultima hora o resumo dos estatutos d'esta companhia, que daremos no proximo numero.

O METROPOLITANO

Varios jornaes teem resuscitado a questão do Metropolitano, anunciando que o sr. Yves Guyot ia dentro em pouco apresentar um projecto de lei sobre a execução d'essa importante linha, o que levou o ministro das obras publicas frances a fazer sobre o assumpto algumas declaracões que o jornal *La Lanterne* publica e das quaes se deduz que a questão está longe do acentamento em que a põem, e que o ministro, embora d'ella se occupe activamente, não a julga por enquanto em estado de ser discutida com utilidade.

Segundo a opinião do citado jornal, o melhor projecto, o que maiores probabilidades tem de ser aprovado, será o que não exija, nem á cidade nem ao Estado, subvenção ou garantia de juro, baseando-se n'uma combinação financeira bastante séria, que só por si satisfaça a todos os encargos da sua execução.

O ministro é de parecer que não deve fazer-se esperar muito o começo de tal execução, a qual poderia ocupar um grande numero de operarios a quem o fim dos trabalhos da Exposição deixou disponiveis; e crê isso possível, contanto que o Metropolitano se reduza, ao principio, a uma ou duas linhas sómente, alargando depois e pouco a pouco essas linhas até dotar Paris com uma rede completa.

Finalmente, o sr. Yves Guyot declarou oppôr-se á proposta Delattre, tendente a classificar o Metropolitano na categoria dos caminhos de ferro de interesse local.

N'uma ultima conferencia, o ministro declarou á comissão municipal que não tinha preferencia por nenhum projecto similar, e que apoiaria o que satisfizesse ás condições seguintes:

1.^a Não se pedir subvenção ou garantia de juro;

2.^a Formar-se a companhia com um capital importante e com garantias indiscutiveis;

3.^a Ter um capital em accões igual, pelo menos, a 40 % do capital da construcção.

O ministro acrescentou que ficaria satisfeito de encontrar estas condições reunidas.

A comissão manifestou-lhe então que, acima de tudo, tinha em vista o interesse da cidade de Paris, bem como o particular dos operarios que com a execução do Metropolitano encontrariam trabalho ao final da Exposição.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Relatorio do Conselho d'Administração

(Continuado do n.º 35)

No exercicio de 1888 estiveram em exploração 654 kilometros das linhas que formam a rede da Companhia em Portugal; em 1887 exploraram se 580 kilometros; houve portanto um aumento de 74 kilometros provenientes das linhas de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras.

A rede explorada no exercicio de 1888 foi portanto formada das seguintes linhas:

Leste e Norte.....	506	kilometros
Ramal de Coimbra.....	2	"
Ramal de Caceres.....	72	"
Lisboa, Cintra e Torres Vedras.....	74	"

O movimento de passageiros e mercadorias no exercicio de 1888, comparado com o de 1887, foi o seguinte:

Quantidades	Diferença em 1888		a menos
	1887	1888	
<i>Linha de Leste e Norte e Ruas</i>			
Movimento Total	1.351.310	1.637.794	286.484
Mercadorias grande velocidade	18.938	19.402	464
" pequena	555.886	593.092	37.206
Movimento interno	1.311.625	1.597.421	258.796
Mercadorias grande velocidade	16.757	16.969	212
" pequena	479.483	535.343	55.860
Movimento internacional	39.685	40.373	688
Mercadorias grande velocidade	2.181	2.434	253
" pequena	76.403	57.749	18.654
<i>Linha de Lisboa Cintra e Torres Vedras</i>			
Movimento total	504.573	1.383	88.938
Mercadorias grande velocidade	30	30	0
" pequena	29	29	0

O aumento do movimento nas linhas de Leste e Norte e ramais no exercício de 1888, comparado com o de 1887, é, no numero total de passageiros transportados, de 22 %; no numero total de mercadorias de grande velocidade de 24 %, e na pequena velocidade de 6,7 %. Este aumento provém do movimento inter-

no das linhas, o movimento internacional pelas fronteiras sendo muito pouco sensível nos passageiros e mercadorias de grande velocidade e tendo havido uma forte diminuição nos transportes em pequena velocidade, devido à falta de phosphatos.

O producto d'este trafego foi:

Designação	Importâncias		Diferenças em 1888	
	1887 réis	1888 réis	a mais réis	a menos réis
<i>Linha de Leste e Norte e Ramaes</i>				
Producto do Passageiros.....	1.087:690\$518	1.145:987\$093	58:296\$575	
tra fego Mercadorias grande velocidade	218:588\$420	227:092\$740	8:503\$330	
total " pequena "	1.205:410\$724	1.249:841\$942	44:431\$218	
Total	2.511:689\$362	2.622:921\$775	111:231\$423	
Producto do Passageiros.....	994:117\$037	1.055:624\$417	61:507\$380	
tra fego Mercadorias grande velocidade	189:488\$999	197:262\$866	8:073\$867	
interno " pequena "	1.002:169\$324	1.078:401\$973	76:232\$649	
Total	2.185:475\$360	2.331:289\$256	145:813\$896	
Producto do Passageiros.....	93:573\$481	90:362\$676		3:210\$805
tra fego Mercadorias grande velocidade	29:399\$421	29:829\$874	430\$753	
internac. " pequena "	203:244\$400	171:440\$069		34:801\$334
Total	326:214\$002	291:632\$619		34:581\$383
<i>Linhos de Lisboa a Cintra e Torres</i>				
Producto do Passageiros.....		157:036\$630		
tra fego Mercadorias grande velocidade		9:146\$439		
" pequena "		124:013\$978		
Total		290:197\$047		

O aumento dos productos do tráfego em 1888, comparado com 1887 para a rede explorada nos dois exercícios, foi portanto:

houve portanto no exercicio de 1888 um au-

485:808

resultante de 268:390 kilometros do percurso dos comboios nas linhas de Lisboa, Cintra e Torres que não estavam em exploração em 1887, e 217:418 kilometros do accrescimo de serviço nas linhas de Leste e Norte e ramaes.

Estes aumentos provieram do producto do tráfego interno das linhas, tendo havido uma diminuição no internacional.

Resumo das transacções

No exercício de 1888 o percurso dos com- boios foi na rede explorada de.....	2.215:256	kilometros
No exercício de 1887 foi de.....	1.729:448	"

Receitas e despesas de exploração

Os resultados da exploração da rede explorada no exercício de 1888, comparados com os do exercício de 1887, são os indicados no seguinte mappa:

Receitas e despesas	Importâncias em		Diferenças em 1887	
	1887	1888	A mais	A menos
Receitas				
Do tráfego.....	2.464.762.5652	2.866.010.5397	401.247.5745	-
Receita correspondente ao imposto de transito de pequena velocidade nas linhas do Leste e Norte	46.926.5710	47.108.5425	181.5745	-
Receitas fóra do tráfego	62.142.5759	47.052.5639	-	15.090.5100
Total.....	2.573.832.5121	2.960.171.5481	386.339.5360	-
A deduzir :				
Despesas da exploração	796.419.5739	916.207.5172	119.787.5433	-
Encargos da exploração	1.111.888.5177	1.337.811.5723	225.923.5546	-
Total.....	1.908.307.5916	2.254.018.5895	345.710.5979	-
Produto líquido	665.524.5205	706.152.5586	40.628.5381	-
Por kilometro de Via	(580)	(654)	-	-
Receitas do tráfego	4.330.5499	4.454.5340	123.5811	-
Receitas fóra do tráfego	107.5143	71.5946	-	35.5197
Total.....	4.437.5642	4.526.5256	88.5614	-
A deduzir :				
Despesas da exploração	1.373.5138	1.400.5928	27.5790	-
Encargos da exploração	1.917.5049	2.045.5584	128.5535	-
Total.....	3.290.5187	3.446.5512	156.5325	-
Produto líquido	1.147.5455	1.079.5744	-	67.5711

(Continúa).

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

Viagem de recreio a Paris. Exposição Universal de 1889.

Bilhetes de 2.^a classe ida e volta 22⁷500 réis.

Ida.—Partida das estações da Beira pelo comboio n.^o 1 de 25 de julho, chegada a Paris ás 7 horas da manhã de 28.

Regresso.—Partida de Paris em 9 de agosto ás 4 h. e 40 da tarde, chegada ás estações da Beira pelo comboio n.^o 8 de 12.

Comboios ordinarios até Medina e comboio especial de Medina a Paris e vice-versa.

Estes bilhetes serão pedidos com 24 horas de antecedencia, são pessoaes e intransmissiveis, e dão direito ao transporte gratuito de 20 kilos de bagagens.

Festa de S. Thomé, na Ferreira, estação de Montemór.

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, nos dias 24 e 25 de julho de 1889.

Preços de ida e volta das estações seguintes a Montemór e vice-versa:

Figueira, 1.^a classe, 400; 2.^a 300; 3.^a 200; Maiorca, 1.^a classe, 220, 2.^a 170, 3.^a 100; Alhadas, 1.^a classe, 150, 2.^a 120, 3.^a 80; Arazedo 1.^a classe, 350, 2.^a 200, 3.^a 150; Limede, 1.^a classe, 450, 2.^a 350, 3.^a 250; Cantanhede, 1.^a classe, 550, 2.^a 400, 3.^a 300; Murtede, 1.^a classe, 700, 2.^a 550, 3.^a 400; Pampilhosa, 1.^a classe, 900, 2.^a 700, 3.^a 500 réis.

Estes bilhetes são validos para ida por todos os comboios de 24 e 25 e para o regresso por todos os comboios de 25 e 26.

Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagens.

Não se concedem meios bilhetes a preços reduzidos.

Todos os bilhetes encontrados em outra data, estação ou comboio, que não sejam os supra indicados, serão julgados nulos e os seus portadores considerados como passageiros sem bilhetes.

BILHETES DA FIGUEIRA AO PORTO

Preços por Pampilhosa:—1.^a classe, 3⁷110; 2.^a 2⁷560, 3.^a 1⁷830.

Preços por Alfarellos:—1.^a classe, 3⁷280, 2.^a 2⁷560, 3.^a 1⁷830 réis.

Diferença a menos por Pampilhosa: 1.^a classe, 170, 2.^a 140, 3.^a 100 réis.

A mesma diferença se dá nos bilhetes para Mealhada, Aveiro, Ovar, Gaya, etc.

Bilhetes de ida e volta por Pampilhosa:—1.^a classe, 5⁷210; 2.^a 4⁷040; 3.^a 2⁷910 réis.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUEZES

Abertura do apeadeiro de Tancos para todo o serviço de grande e pequena velocidade.

Desde a data do presente, o apeadeiro de Tancos, situado ao kilometro 115,678 da linha de Leste, entre as estações da Barquinha e Praia, ficará aberto para todo o serviço de grande e pequena velocidade, applicando-se as tarifas em vigor pela seguinte fórmula:

Expedições.—No sentido descendente considerar-se-hão como procedentes de Praia; no ascendente como de Barquinha.

Recepções.—No sentido ascendente considerar-se-hão como destinadas a Praia; no descendente como a Barquinha.

BANHOS

DAS

Caldas da Amieira

AGUAS CHLORETTADAS

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. Aplicam-se os banhos d'estas aguas para o rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leuchorrēas, inflammāções de quaesquer orgāos, etc.

Na séde balnear das Caldas da Amieira ha, além do estabelecimento 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.^a esquerdo, escriptorio da companhia das Aguas Thermaes da Amieira.

N. B.—Nos meses de maio a 31 de outubro os comboios mixtos n.^o 71 e 72 teem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

REPUBLICA ARGENTINA



O ESCRIPTORIO de informações que a Republica Argentina tem estabelecido n'esta cidade (L. do Corpo Santo, 13, 1.^a) acaba de receber e expôr ao publico uma collecção de amostras dos principaes productos d'aquele paiz.

Os commerciantes e agricultores portuguezes, assim como quaesquer outras pessoas que desejem conhecer praticamente alguns d'estes artigos, taes como lãs, couros, erinas, cereaes, fructos oleoginosos, carnes conservadas, etc., etc., podem dirigir-se ao dito escriptorio, o qual se acha aberto todos os dias, não santificados desde as 10 da manhã até ás 5 da tarde.

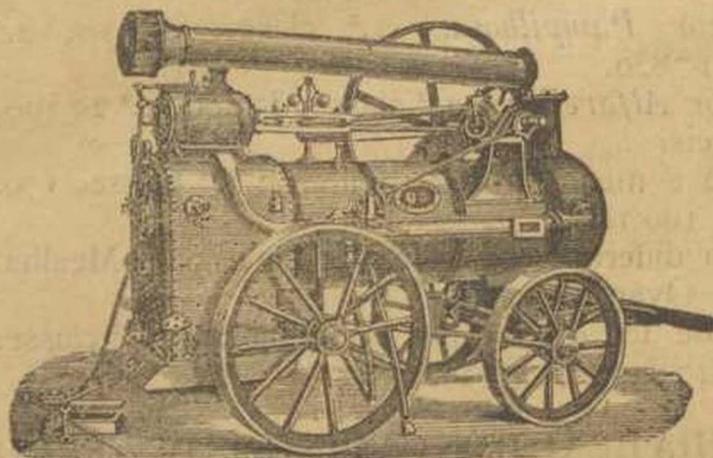
A Bibliotheca composta das publicações particulares e officiaes mais importantes d'aquele paiz, assim como dos mappas, estatísticas e principaes jornaes nacionaes e estrangeiros está tambem á disposição do publico.

Facilitam-se informações verbaes sobre a administração do paiz, commercio, agricultura, industrias, sciencias, etc., etc., assim como se satisfazem á volta do correio todos os dados que sejam pedidos por correspondencia. Distribuem-se mappas e diversas publicações officiaes para fazer conhecer e apreciar devidamente a Republica Argentina. O serviço é inteiramente gratuito sem excepção.

COMPANHIA Real Promotora da Agricultura Portugueza



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



Endereço telegraphic
AGRICULTURA LISBOA PINTO DA COSTA & F.
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 Exposiçao Industrial do Porto pela sua riqueza e perfelção de fabrico

Grande Fabrica

DE

Productos Chimicos

POVOA DE SANTA IRIA

Machinas e alfaias
Industriaes e agricolas

TARIFAS
REDUZIDAS NOS TRANSPORTES

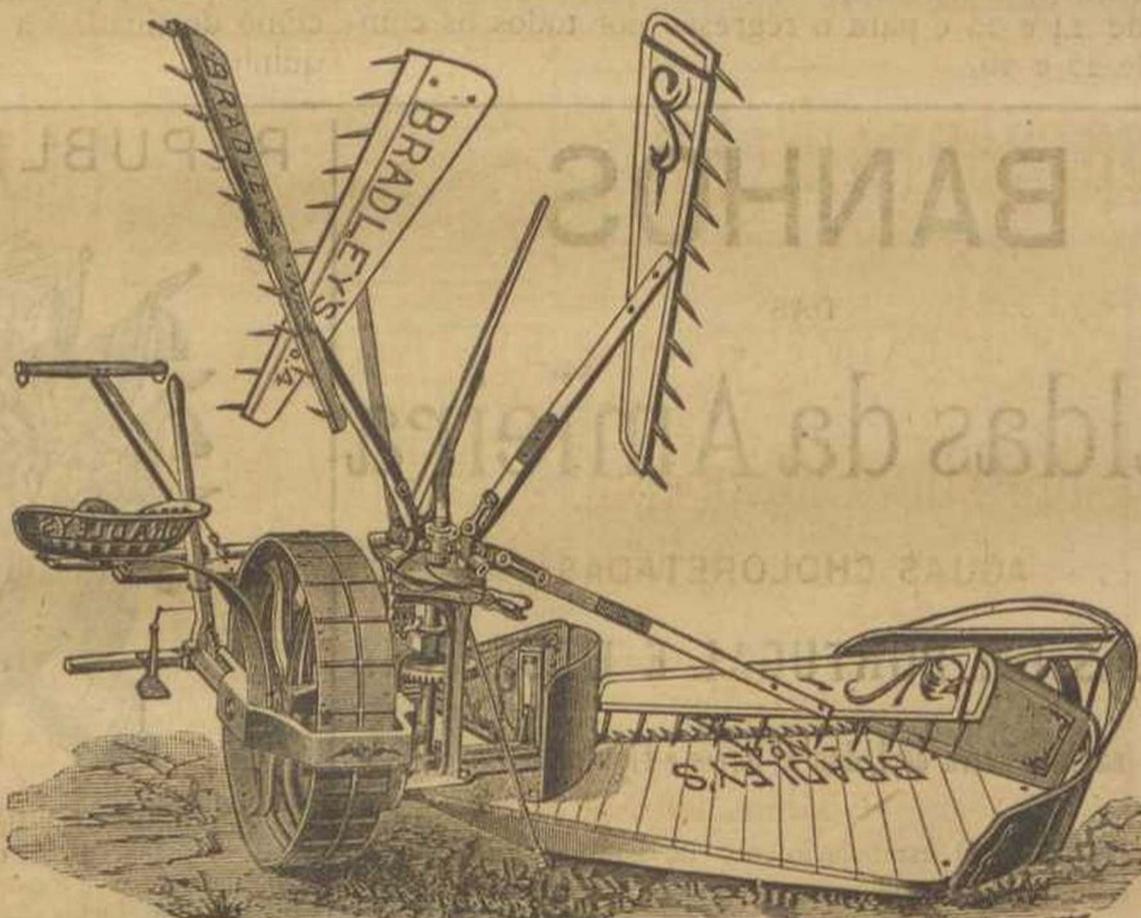
DOS
Caminhos de ferro portuguezes

ALEM DOS

Abatimentos concedidos pelo
Governo

AGENTES

nas principaes terras do reino



Ceifeira BRADLEY

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

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

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

Ala poente mercado 24 de Julho, Aterro da Boa Vista

COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção Geral:—32, Queen Victoria Street—Londres

MEDALHAS DE OURO

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

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

Construcção simples—Acção energica—Conservação facil

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

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

Agencias

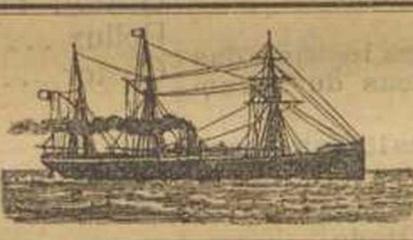
Vienna I. Lothringerstrasse.
St.-Petersbourgo, 21, Gd Italianeskaja.
Berlin, Alt Moabit,
Forença, 21, Via Cavour.

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

AVISO AO COMMERCIO E Á LAVOURA

O commissario da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes recebe á sua consignação para venda os seguintes generos:
Cereaes e legumes; Vinhos, bebedas alcoolicas e aceites; Lã; Marmores, madeiras e carvão vegetal; e outros artigos de consumo no mercado.
Correspondencia, e amostras devem ser remettidas francas de porte, a José M. do Couto Pestana, Comissario da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Serviço do trafego, Caes dos Soldados, Lisboa.

Chargeurs Réunis



Chargeurs Réunis

COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO

PARA O

BRAZIL, PERNAMBUCO, BAHIA, RIO DE JANEIRO E SANTOS

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

PELOS PAQUETES

Ville do Maranhão
" de Pernambuco
" de Maceió

Ville de Ceará
" da Bahia
" de Santos

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

PREÇO DAS PASSAGENS

	1.º classe		2.º classe	
	Ida	Ida e volta	Ida	Ida e volta
Pernambuco.....	Réis 70\$000	105\$000	36\$000	54\$000
Bahia.....	" 75\$000	112\$000	36\$000	54\$000
Rio de Janeiro.....	" 80\$000	120\$000	40\$000	60\$400
Santos	" 80\$000	120\$000	40\$000	60\$600

Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.º

F. Garay & C.ª

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

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

POZZOLANA DOS AÇORES

OU

CIMENTO HYDRAULICO

GERMANO SERRÃO ARNAUD

Lisboa — Caes do Sodré, 84, 2.^o

Material aprovado por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hidráulicas, tales como: aquedutos, canos, tanques, muralhas, poços, docas, cais, canaas, etc., etc.

Tem sido empregado nas obras do arsenal de marinha, da companhia das águas, caminhos de ferro portugueses, alfândega do Porto, barras da Figueira e S. João da Foz, pontes em Abrantes e na Regua, e de muitas outras de vulto como aterro da Boa Vista em Lisboa, doca de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, e encanamento do rio Alviela.

Os jazigos de pozzolana que exploramos na ilha de S. Miguel (Açores) permitem-nos fornecer este material em quaisquer proporções por maiores que sejam as exigências dos pedidos, sendo 5 kilogrammas a quantidade mínima para vendas.

MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

Nos armazens de J. LINO se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessários à construção urbana tales como:

Madeiras de todas as quantidades.
Vigamentos.
Taboados.
Barrotames.
Portas feitas.
Soalhos apparelhados.
Parquets nacionaes e estrangeiros.
Madeiras para marcenaria.
Madeiras para carruagens.
Molduras para guarnecimentos.
Recortes de madeiras.
Fasquiados, etc., etc., etc.
Utensílios 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 francesa 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. proprietários e arquitectos a aquisição de quaisquer outros materiaes de que necessitem para suas obras, J. LINO encarrega-se de os fornecer com a maior promptidão e nas melhores condições possíveis, podendo para esse fim dirigir-se pelo correio a J. LINO, rua nova do Caes do Tojo, 35, ou pelo telegrapho a

LINO — LISBOA



EMPREZA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

No dia 5 de cada mês, às 10 horas da manhã, para S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e Flores.

No dia 20 de cada mês, às 10 horas da manhã, para a Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira e Fayal.

LISBOA

84, CAES DO SODRÉ 2.^o

O AGENTE

Germano Serrão Arnaud

A nova HARRISON KNITTER

MACHINA PARA FAZER MEIAS

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

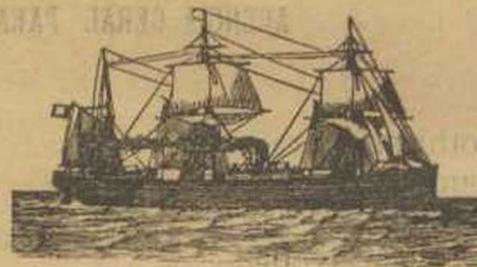
Se precisa Agentes compradores.

Para Catálogos Ilustrados e todos outros pormenores dirigir-se

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

Tem obtido os mais altos prémios, sempre triunfante.

Com Sellos de garantia.



Carreira Regular de Vapores

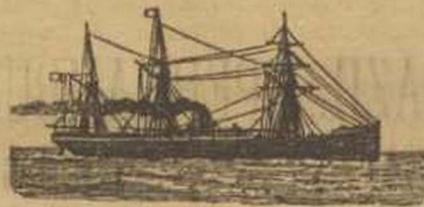
ENTRE

Lisboa e Bordéus

Servida pelos vapores

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

AGENTES

Henry Burnay & C. — Lisboa
Prytz & C. — Bordéus

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 22 de julho o paquete «Atrato»

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

As accommodações para passageiros são inexcusáveis em conforto, havendo a bordo destes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e criados portugueses.

AGENTES

LISBOA	PORTE
KNOWLES RAWES & C. 31, Rua dos Capelistas, 1. ^o	W. C. TAIT & C. 23, Rua dos Ingleses, 23