

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

NAVEGAÇÃO

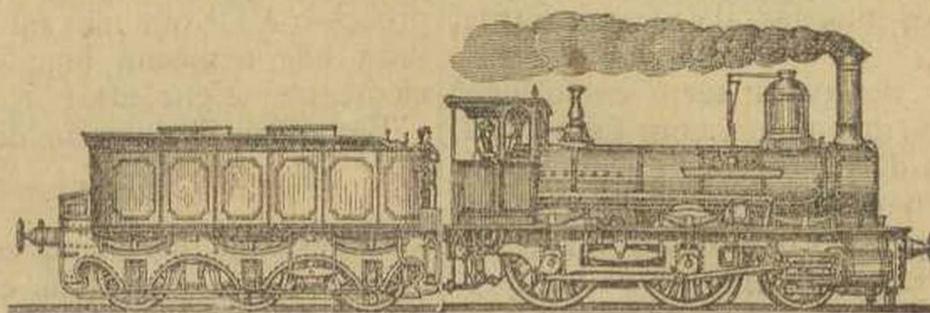
COMMERCI

PORTOS

CORREIOS

TELEGRAPHOS

MINAS



Folha collaborada pelos principaes engenheiros portuguezes.—Director, L. de Mendonça e Costa

CORRESPONDENTES E REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO

HESPAÑA — MADRID — Redactor, D. Juan Eloy de Bona — Preciados, 33
 INGLATERRA — DERBY — George James Pratt — Adjunto do serviço de Tracção da companhia Midland Railway
 BRAZIL — RIO DE JANEIRO — Henrique Chagas — Benedictinos, 2
 PARÁ — Jayme de Menezes

AVISO IMPORTANTE

Por acordo com as direcções respectivas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* distribue sempre, como anexos as tarifas especiais de todas as linhas ferreas portuguezas.

O annexo d'este n.º é a
 Tarifa n.º 1 de grande velocidade das linhas de leste e norte
 transporte de peixe, generos frescos, comediveis, etc.

Vide artigo da secção Tarifas,

Chamamos a attenção dos nossos leitores para os copiosos esclarecimentos que adiante damos, tanto sobre *Viagens de recreio no paiz*, como sobre *Viagens circulatorias por Hespanha, França, Italia, etc.*

Com os nossos numeros anteriores temos já distribuido e publicado 22 tarifas.

SUMMARIO

Systhema de indicadores para evitar os choques nos caminhos de ferro — por M. Hermann.— O congresso agricola e as tarifas dos caminhos de ferro — (conclusão).— Parte oficial — decretos de 25 de julho, 2 e 9 de agosto e portarias de 30 de julho e 10 de agosto.— Empreitada geral de estradas — Ramal de Campanhã à alfandega do Porto — Legislação de caminhos de ferro — Concurso — Falta de espaço — O grande viaducto — Linha do Algarve — Tramwais de Paris a Saint-Denis — Novo ascensor — Tarifas dos Caminhos de ferro (o annexo d'este numero) — Viagens de recreio no paiz — Viagens circulatorias — Entre França e Portugal — Empreza Industrial Portugueza — Boletim financeiro de Lisboa por R. dos Santos — Carteira dos acionistas — Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e Paris — Rendimento dos caminhos de ferro — Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes relatorio (continuação) — Companhia Carris de ferro de Lisboa dividendo — Arrematações e concursos — Serviço dos Caminhos de ferro.

SYSTHEMA DE INDICADORES PARA EVITAR OS CHOQUES NOS CAMINHOS DE FERRO

SOB este titulo publica o *Memorial de Engenheiros militares* de Hespanha o artigo que em seguida transcrevemos por nos parecer de grande interesse.

A recente occorrença na linha de Barcelona para França, sugeriu-nos a idéa de estabelecer na secção do

corpo de engenheiros militares, na Exposição Universal d'aquella cidade, uma disposição bastante simples, e que, a nosso ver, poderia evitar tão desgraçados acidentes nas vias ferreas.

A idéa fundamental, para conseguir este resultado, consiste em utilizar o numeroso pessoal que em toda a linha se acha encarregado da sua vigilância, como guardas da via, os encarregados das passagens de nível, trabalhadores da construcção etc., que são os que, em realidade, devem avisar os trens dos perigos que possam existir.

Para realizar esta idéa, estabelecemos em cada um dos postos dos ditos guardas um simples galvanômetro, pondo-os todos em comunicação, por meio de uma linha semelhante ás linhas telegraphicais.

Em cada extremo da secção da via, limitado por duas estações contiguas, collocámos uma pilha, tendo, por exemplo, os respectivos pólos positivos ligados á chapa de terra. Um commutador de duas direcções permite pôr a linha em comunicação com a pilha, ou com a terra.

Estabelecido isto, e sabendo-se que o desvio da agulha d'um galvanômetro tem lugar para cada um dos lados da posição de equilíbrio, segundo o sentido da corrente que por elle circula, resta apenas escrever no limbo dos galvanômetros «trens ascendentes» de um dos lados da posição média da agulha, e: «trens descendentes» no outro lado.

No momento da partida d'um comboio d'uma das estações o respectivo chefe fará passar a corrente eléctrica para a linha, até receber o aviso da chegada do mesmo trem á estação immediata.

E' claro que, durante o tempo em que o trem percorrer esta secção, todos os galvanômetros marcarão, por exemplo: «trens descendentes» de modo que todos os guardas poderão fazer signal de paragem a qualquer trem ascendente que appareça.

Pode acontecer que o chefe da estação se esqueça de dar o signal de partida, e n'este caso os galvanômetros indicarão zero.

Os guardas farão parar o trem, pelo motivo de circular sem aviso previo.

Como este caso será notado pelo primeiro guarda, poderá o chefe corrigir o seu esquecimento. Tambem poderia succeder que os chefes das duas estações anunciassem ao mesmo tempo a saída dos seus trens.

Em tal caso circulariam pelos galvanômetros corren-

tes de sentido contrario que tenderiam a anular-se, marcando as agulhas zero.

Os guardas fariam parar ambos os trens á saída das duas respectivas estações, pois, para elles, este caso seria identico áquelle do trem não anunciado.

E finalmente, poderia acontecer que uma avaria inutilisasse o circuito electrico. N'este caso os galvanometros marcariam tambem zero, pela circumstancia de não passar corrente, e os guardas, da mesma forma, fariam parar o trem.

Os signaes para casos de avaria teem então lugar com excesso de precaucao, mas nunca com falta d'ella.

Os guardas na occasião da passagem de algum comboio, devem collocar-se n'uma posição que não encubra o seu galvanometro; d'este modo o publico, assim como os empregados do trem, serão fiscaes da sua própria segurança.

A installação é simples, porque os galvanometros não necessitam ter graduação; custarão aproximadamente cinco pesetas, (900 réis); quer dizer que, para uma companhia cuja rede fosse de 500 kilometros; a despesa seria a do fio telegraphico e além d'isso 5:000 pesetas, incluido o custo dos commutadores e das pilhas.

Em resumo: o sistema reduz-se a dar conhecimento da marcha dos trens a todos os guardas, para que possam fazer parar os que circularem indevidamente, em vez de confiar a detenção unicamente aos chefes de estação, muito ocupados na occasião da passagem do comboio, e cuja distracção, retardando o aviso por alguns instantes, pôde dar logar a uma catastrophe inevitável.

Assim, encarregando d'este serviço um tão grande numero de pessoas, torna-se completamente impossivel um choque.

Se o primeiro guarda não fizer parar o trem que circula indevidamente, fal-o-ha qualquer dos outros guardas, porque a distracção ou ignorancia d'um não influenceia a dos outros.

Explicado uma vez o processo, torna-se desnecessaria qualquer outra instrucção aos guardas, cuja accão se reduz a ver de que lado se desvia a agulha.

Tambem se pode applicar este sistema aos cruzamentos de linhas, pertencentes a diversas companhias, substituindo os systemas actuaes, cuja installação é excessivamente cara, e que estão dependentes da attenção de uma só pessoa.

Para conseguir isto, basta que os guardas das duas secções que se cruzam tenham conhecimento, por meio de dois galvanometros, da marcha dos trens da sua linha e da que se cruza com ella.

Quando as duas agulhas de desviarem ao mesmo tempo, indicará isto a existencia de dois comboios nas secções perigosas, e n'este caso, os guardas das duas linhas apresentarão o signal de «precaucao» aos seus respectivos trens.

Parece-nos provavel que, adoptado uma vez este sistema, diminuirão em parte as catastrophes de uma certa ordem, que tem tido logar nas linhas, especialmente aquellas que provém de obstaculos na via, por causas eventuaes.

O guarda que depara com uma causa qualquer que pode oferecer perigo ao trem que se aproxima, e que receia não o poder fazer parar a tempô, não tem mais do que cortar a communicação do fio da linha com o seu galvanometro, e n'este caso, interrompendo o circuito electrico, todas as agulhas marcarão zero, e a marcha do trem será detida por qualquer dos guardas da secção.

E' claro que, em todos os casos que temos indicado, não ha inconveniente em substituir a ordem de parar o trem pela de precaucao, porém este assumpto é independente do systema.

Na exposição acham-se representadas as duas estações, por dois postes, nos quaes se collocaram o galvanometro, e o commutador. Um poste intermedio representa o posto d'um guarda. A simplicidade d'este processo é tal que não foi necessário mandar construir para elle nem um unico parafuso, pois que todos os elementos se encontraram no mercado.

Barcelona, 3 de maio de 1888.

M. Rubio.

O systema que acima se descreve é, effectivamente, muito simples e poderia, em muitos casos, evitar grandes desgraças e perdas de valores.

E' verdade que elle difficilmente se poderia empregar no estado rudimentar em que está montado em Barcelona, mas isto nada deve influir sobre a sua adopção, porque, quando se trata de evitar as grandes catastrophes que infelizmente tão frequentes são nos caminhos de ferro, deve desapparecer a questão de despeza.

Assim, em logar de simples galvanometros que estariam sujeitos a ter as respectivas agulhas desmagnetizadas, ou ainda peior, o seu magnetismo invertido, pelas influencias atmosfericas, muito preferivel nos parece augmentar um pouco a despeza, e empregar apparelhos que não estivessem sujeitos a estes inconvenientes.

Ainda melhor se tornaria este systema, empregando conjunctamente os sinos de aviso, como ha nos caminhos de ferro de Allemanha, que dão aviso da chegada d'um trem, não sómente ao pessoal da via, mas tambem a todas as pessoas que se acharem junto da linha.

Este systema dos sinos de aviso nas casas de guarda estações etc., foi por nós recommendedo á direccão de um dos nossos caminhos de ferro, promptificando-nos a estabelecel-o debaixo de nossa responsabilidade.

M. Hermann.

O CONGRESSO AGRICOLA

E AS

TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO

(Conclusão)

Já é tempo de acabarmos esta analyse de que a falta de espaço nos tem obrigado a adiar a conclusão.

A 9.^a resolução do congresso pede ao governo:

—«Que as tarifas sejam uniformes nas linhas que constituem a mesma rede.»

Já a este respeito temos tratado e sobejamente demonstrado que a satisfação d'este ideal é impossivel, e novamente teremos que ocupar-nos d'elle se (no que não acreditamos) fôr dado seguimento á proposta feita n'este sentido nas duas camaras, ao terminarem as suas sessões.

Por isso não cançaremos os leitores agora, com o mesmo assumpto.

A 10.^a conclusão diz:

—«Que se estabeleça uma tarifa especial muito reduzida para os trabalhadores ruraes.»

A justificação d'este pedido, que encontramos no relatorio do congresso, diz assim:

«Uma das preocupações que ao lavrador começa a impor-se com maior receio, é a crise do trabalho. De um momento para o outro vêem-se vaguear pelos campos grupos de trabalhadores, que não tem em que oc-

cupar-se e que precisam do sustento necessário para viver, enquanto que n'outros sitios ha salarios elevarados e falta de braços."

Como esta decima conclusão, em que grifhamos as ultimas palavras, está em antinomia com a 1.^a em que se pede que não se promova o aumento dos salários agrícolas!

Segundo o quadro que aqui se pinta, os trabalhadores andam *vagueando em grupos*, pelos campos, em busca de trabalho, porque o não encontram no próprio local, e não querem aproveitar-se das tarifas bem reduzidas que, justamente para esse fim, existem em todas as linhas ferreas portuguesas.

E é pela diferença de preço de transporte, entre 6 réis por kilometro que hoje pagam e 3 que o congresso pede que paguem, que elles não sahem, não se destacam, não vão da sua localidade a outra distante, buscar trabalho e sustento.

Ora começemos por saber, e sabem-n'o tão bem como nós os membros do congresso agrícola, que o trabalhador não é quem paga o seu transporte, mas o agricultor que o manda vir á sua propriedade, e portanto, é illusorio invocar as tristes circunstancias dos luctadores da enxada, para requerer um beneficio que só aproveita ao grande cultivador, de vastas propriedades, porque ao proprio pequeno agricultor não utilisa a diminuição de preço no transporte de colonos, de que elle não precisa, fazendo o seu trabalho elle proprio, os filhos e até as mulheres e as filhas.

E tanto é pequena a commiseração do congresso pela classe dos trabalhadores rurais que no seu primeiro periodo aventa a ideia de que não se lhes promova o aumento dos salários.

Fica, portanto, provado mais uma vez, que o fim das conclusões do congresso não visa a proteger os pequenos, os fracos, os humildes, e tão sómente a buscar por todos os meios aumentar os proveitos dos grandes productores, sem olhar a prejuizos, sejam de quem fôr, e portanto do paiz em geral.

Se o nosso espaço comportasse a analyse das conclusões de outras secções do congresso, adduziríamos milhares de provas mais, n'este sentido, mas preferimos acabar aqui, visto que terminado está o que se refere a tarifas e serviço dos caminhos de ferro.

Pomos, portanto, ponto, muito esperancados de não ter que voltar ao assumpto. Até hoje ninguem ainda contradisse as nossas afirmações e por mais que possamos atribuir este silencio á pequenez da nossa voz, não podemos deixar de o considerar um pouco uma resultante da irresponsável força das grandes verdades com que temos combatido.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECCÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.^a repartição

CAMINHOS DE FERRO

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portugueses que, para a construcção do 3.^o lanço da 2.^a seccão do caminho de ferro da Beira Baixa, compreendido entre Fundão e Covilhã, aprovado por portaria de 2 de julho de 1887, seja declarada a urgencia da expropriação de oito parcelas de terreno, com os n.^os 1, 12, 41, 59, 63-A, 65, 81 e 91, situadas as n.^os 1, 12, 41, 59, 63-A e 65 na freguezia do Fundão, e as n.^os 81 e 91 na freguezia de Alcaria, todas no concelho do Fundão e districto de Castello Branco, pertencentes: a n.^o 1 a herdeiros de Francisco Roballo, a n.^o 12 a Maria dos Anjos, a n.^o 41 ao dr. Paulo de Oliveira, a n.^o 59 a Ayres Paes de Lima Castello Branco, as n.^os 63-A, 65, 81 e 91 a João Alves dos Santos; e

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

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, marcadas nas plantas parcellares que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 25 de julho de 1888.—REI.—Emygdio Julio Navarro.

Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar a planta cadastral rectificada em parte do tunnel da linha ferrea urbana de Lisboa, entre kilometros 0,265 e 0,500, datada de 14 de julho findo, apresentada pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses, ficando por esta forma modificado o disposto na portaria de 8 de outubro de 1887.

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

Paço, em 30 de julho de 1888.—Emygdio Julio Navarro.

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

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portugueses que, para a construcção do tunnel da linha ferrea urbana autorizada em dupla via pela cандiаo 1.^a do alvará de 9 de abril de 1887, e comprehendida entre a estação central na praça de D. Pedro e as linhas de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, seja declarada a urgencia da expropriação de cinco predios situados entre a rua de S. Sebastião das Taipas e a travessa de Santo Antonio, comprehendendo os totaes das parcelas n.^os 7, 8, 9, 10 e 11 seu solo e sub-solo, pertencente a n.^o 7 a D. Amalia Pamplona, a n.^o 8 a D. Maria Gertrudes da Conceição e Silva, a n.^o 9 a Lucas da Silva Reis, a n.^o 10 a Joaquim de Sousa Leal e a n.^o 11 a Jean Henri Ramel, todas situadas na freguezia de S. José, concelho de Lisboa (2.^o bairro), districto de Lisboa;

Considerando que as expropriações pedidas do solo e sub-solo necessarias para a execução do tunnel, em vista do artigo 2:288.^o do código civil portuguez, se acham comprehendidas nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857.

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, datado de 24 de julho findo, declarar em nome de El-Rei, de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a expropriação completa dos cinco predios referidos marcados nas plantas parcellares que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço em 2 de agosto de 1888.—PRÍNCIPE REGENTE.—Emygdio Julio Navarro.

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portugueses, que para a construcção do primeiro lanço da 1.^a seccão do caminho de ferro da Beira Baixa, compreendido entre a estação de Abrantes na linha de leste, e a ribeira de Eiras (margem direita), aprovado por portaria de 18 de abril de 1887, seja declarada a urgencia da expropriação de 27 parcelas de terreno com os n.^os 3, 7, 41, 60, 68-A, 76, 78, 97, 102, 106, 111, 113, 115, 116-B, 126, 128, 130, 152, 226, 232, 234, 249, 250, 252, 253, 256 e 291, situadas as n.^os 3 e 7, na freguezia de S. Miguel, a n.^o 41 na freguezia de S. João, as n.^os 60, 68—A, 76, 78, 97, 102, 106, 111, 113, 115, 116—B, 126, 128 e 130 na freguezia de S. Vicente, a n.^o 152 na freguezia das Mouriscas, as n.^os 226, 232, 234, 249, 250, 252, 253 e 256 na freguezia de Panascoso, todas no concelho de Abrantes, districto de Santarem e a n.^o 291 na freguezia e concelho de Mação, do mesmo districto; pertencentes a n.^o 3 a D. Custodia Pimenta Almeida Beja, a n.^o 7 a João de Oliveira, a n.^o 41 ao visconde do Tramagal, a n.^o 60 ao dr. Zeferino Cândido Falcão Pacheco, as n.^os 68-A, 76, 78, 97, 102, 106, 111, 113, 115 e 116-B a José da Costa Oliveira Falcão, as n.^os 126 e 128 a João Nogueira; a n.^o 130 a Manuel Ferreira Beirão Rnivo a n.^o 152 a Francisco Gomes de Almeida as n.^os 226, 232, 234, 249 e 252 a Francisco Pires Tavares, as n.^os 250, 253, 256 e 291 a José Augusto Nepomuceno; e

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

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar, em nome de El-Rei, de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859 a expropriação das mencionadas parcelas marcadas nas plantas parcellares que baixam com o presen-

te decreto, assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenham entendido e faça executar. Paço, em 9 de agosto de 1888.—PRINCIPE REGENTE.—*Emygdio Julio Navarro.*

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que, para a construcção do 2.^o lanço da 2.^a secção do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendido entre Alpedrinha e Fundão, aprovada por portaria de 14 de junho ultimo, seja declarada a urgencia da expropriação de tres parcelas de terreno com os n.^os 158-A, 158-B e 158-C, situadas todas na freguezia do Alcaide, concelho do Fundão e distrito de Castello Branco, pertencentes, a n.^o 158-A a Maria Felix e Luiz Arrojado, a n.^o 158-B a Maria Felix e a n.^o 158-C a Luiz Martins Arrojado; e

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

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar, em nome de El Rei, de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas marcadas nas plantas parcellares, que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de agosto de 1888.—PRINCIPE REGENTE.—*Emygdio Julio Navarro.*

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que para a construcção da ligação do ramal do caminho de ferro de Santa Apolonia a Bemfica com a linha de leste, seja declarada a urgencia da expropriação de dez parcelas de terreno com os n.^os 1, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 e 14, situadas todas na freguezia do Beato, concelho e distrito de Lisboa; pertencentes a n.^o 1 ao dr. Antonio Augusto de Sousa Azevedo Villaca, a n.^o 5 a Manuel Antonio de Azevedo, a n.^o 6 ao dr. José da Costa Gomes, a n.^o 7 a D. Isabel Nogueira Antão, a n.^o 8 ao marquez de Pombal, a n.^o 10 ao marquez de Abrantes, a n.^o 11 a José Antonio do Patrocínio, a n.^o 12 a Antonio José da Silva Junior, a n.^o 13 a Jacinta das Dores e a n.^o 14 a José Baptista; e

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

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas declarar em nome de El-Rei, de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859 a expropriação das mencionadas parcelas marcadas nas plantas parcellares, que baixam com o presente decreto, assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de agosto de 1888.—PRINCIPE REGENTE.—*Emygdio Julio Navarro.*

O Principe Real Regente, em nome do rei tendo ouvido a junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar a planta cadastral da parte entre os kilometros 17,600 e 19,069 da secção do ramal de caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, apresentada com data de 19 de julho ultimo, pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em substituição da parte correspondente da planta cadastral que faz parte do projecto da secção, a que se refere a portaria de 12 de abril do corrente anno.

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

Paço, em 10 de agosto de 1888.—*Emygdio Julio Navarro.*

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

O Principe Real Regente, em nome do Rei, tendo em vista o disposto na prescripção 3.^a da portaria de 12 de abril ultimo, relativamente á estação de Algés, e conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar os planos geraes e situações das estações de Algés, Cruz Quebrada, Carcavellos, Estoril e Cascaes, no ramal do caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, com data de 19 de julho findo; devendo a companhia submeter á approvação superior os projectos dos edificios e mais d pendencias das referidas estações bem assim o projecto da alteração, indicada na planta geral da estação do Estoril do desvio e passagem do nível da estrada real n.^o 67 de Lisboa a Cascaes, ao kilometro 17,069 da secção do mencionado ramal, comprehendida entre Belem e Cascaes, projecto aprovado por portaria de 30 de abril ultimo.

Paço, aos 10 de agosto de 1888.—*Emygdio Julio Navarro.*

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

EMPREITADA GE AL DE ESTRADAS

Realisou-se no dia 2 no ministerio das obras publicas o concurso para a construcção da 1.^a empreitada geral de estradas no distrito de Coimbra, cuja base de licitação era de 234:000\$000 réis.

Compareceram dois concorrentes: o sr. Adelino Justiniano de Mesquita, que apresentou proposta para as empreitadas parciaes n.^os 10 11 e 12, fazendo na respectiva base de licitação um insignificante abatimento, e o sr. Alfredo Cordeiro Feio que se compromette a construir todas as estradas da referida empreitada geral pelo preço de 321:850\$000 réis, oferecendo por isso um abatimento de 12:150\$000 réis ou 5,19 % de preço da licitação.

Esta proposta, porém, depois de acceite, ficou prejudicada porque o concorrente incluia n'ella as empreitadas parciaes n.^os 4 e 5 que haviam sido excluidas do concurso, abrindo-se por isso nova praça até o dia 6 de setembro na qual se incluem todas as empreitadas em numero de 10, sendo o deposito provisorio 5:080\$000 réis e a base da licitação 203:200\$000 réis.

RAMAL DE CAMPANHÃ Á ALFANDEGA DO PORTO

Recolheu a machina de construcção que tem andado em serviço no ramal de Campanhã á alfandega, para fazer a remoção de terras depositadas na plataforma da futura estação marítima.

N'esta estação acham-se já assentes quatro linhas; o caes n.^o 1 está quasi concluido e o caes n.^o 2 tem terminada a obra de pedreiro.

Deu-se já principio a um caes descoberto junto do caes n.^o 1.

Pelo estado dos trabalhos presume-se, ao que nos informam, que por todo este mez poderá ser entregue á exploração publica o ramal de Campanhã á alfandega, melhoramento que o commercio d'aquelle praça aniosamente aguarda.

LEGISLAÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

O sr. Correia Fino, autor do interessante e utilissimo volume *Legislação e disposições regulamentares sobre Caminhos de ferro*, publicado em 1883 e que alcança até 1.^o de outubro d'esse anno, está imprimindo a continuação d'essa obra de forma a completar até o presente a colleccão.

E' de uma enorme vantagem, para todos que teem que tratar d'estes assumtos, que tudo o que respeita ás disposições officiaes esteja reunido n'um volume de facil consulta, e portanto, a obra do sr. Correia Fino representa um bom serviço que este distincto funcionario presta ao paiz.

CONCURSO

Effectuou-se no dia 10 no ministerio das obras publicas o segundo concurso para a adjudicação da 1.^a empreitada geral de estradas no distrito da Guarda.

Appareceram tres concorrentes.

O sr. Antonio Barbosa Alvares Pereira, propoz executar os trabalhos de todas as estradas comprehendidas na empreitada geral pela quantia de 144:800\$000 réis, ou menos 2:500\$000 réis da base da licitação.

O sr. Manuel Lopes de Sousa, propoz executar os trabalhos da 1.^a, 2.^a, 3.^a, e 4.^a empreitadas parciaes pela quantia de 87:550\$000 réis; e o sr. Antonio da Silva, propoz executar as restantes empreitadas parciaes (5.^a, 6.^a e 7.^a) pela quantia de 51:150\$000 réis.

As duas propostas para as empreitadas parciaes, importam pois, na totalidade de 138:700\$000 réis.

FALTA DE ESPAÇO

Por nos chegar á ultima hora, e pela sua extensão, apesar do grande interesse que encerra, deixamos, com desgosto, de dar n'este numero a carta do nosso dedicado correspondente inglez, o distinto engenheiro G. Pratt.

Publical-a-hemos no proximo numero, pedindo mil desculpas ao nosso illustre collega d'este addiamento bem contrario á nossa vontade.

O GRANDE VIADUCTO

Foram discutidos em sessão municipal de 11 do corrente os pareceres da commissão executiva e da repartição technica da mesma camara, respectivos á proposta do sr. Camillo Verdier, para a construcção do grande viaducto de Lisboa.

A discussão incidiu sobre as conclusões do parecer da commissão, que são as seguintes :

Que se approve a proposta de Camillo Verdier, com a condição de que a directriz do viaducto-galeria será a que foi indicada pela repartição technica, isto é, de S. Pedro d'Alcantara ao Campo dos Martyres da Patria e d'ahi á Graça;

Que o viaducto será servido, pelo menos, por dois ascensores, para elevarem vehiculos;

Que ao concessionario é dado o prazo de um mez para declarar que aceita estas condições e assignar o contracto, depositando então 30 contos como garantia d'este;

Que, se, depois de assignado o contracto, não apresentar o projecto no prazo de seis mezes, perderá o deposito e caducará a concessão.

Iniciou a discussão o sr. Elias Garcia, combatendo a proposta Verdier e todas as condições do caderno de encargos, que foram apresentadas pela commissão executiva e opinou que a melhor fúrma de resolver esta materia era abrir-se concurso publico.

A este discurso respondeu o sr. presidente, tendo sido previamente prorrogada a sessão até se votar este assunto, sendo finalmente aprovado o parecer da commissão executiva.

LINHA DO ALGARVE

Por determinação do sr. ministro das obras publicas deve ser aberta ainda no proximo mez de setembro a 2.^a seccão d'esta linha, e parece que até o fim do anno se realizará a abertura das secções 4.^a e 5.^a cuja construcção vae adiantadissima.

TRENS-TRANSWAYS DE PARIS a SAINT-DÉNIS

A companhia do norte, inaugurou ha poucos dias, um serviço regular de trens-transways entre Paris e Saint-Denis. Este serviço funciona quatorze horas por dia, tendo tres partidas por hora em cada sentido.

Os trens-transways, que a companhia do norte utilisa com vantagem nas linhas de pequeno trafego, são compostos de uma machina de pequenas dimensões e d'uma carroagem comportando tres classes.

O percurso de Paris a Saint-Denis, com uma paragem em La Chapelle e nos campos de Saint-Denis, effectua-se em 13 minutos.

E' de uma só via e a bifurcação é estabelecida em plena via.

NOVO ASCENSOR

Diz o nosso collega *Correio da Noite* que pelo sr. Antonio Ignacio da Fonseca, como representante d'um grupo de capitalistas, foi requerida concessão para estabelecer um ascensor que, partindo da rua do Príncipe, vá terminar no largo de S. Roque.

O mesmo senhor obriga-se a organizar uma companhia só com o capital indispensável para a instalação d'esta linha, e a dividir com a camara 50% depois de deduzida a importancia necessaria para pagar o juro aos seus accionistas na razão de 6%.

TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO

(O ANEXO D'ESTE NUMERO)

Tarifa especial n.^o 1 grande velocidade peixe fresco, mariscos, generos frescos, sardinhas, etc.

A reforma d'esta tarifa demonstra bem claramente que não é mister que as companhias em Portugal sejam obrigadas a reduzir os seus typos de percepção de transporte, porque elles são as proprias que, espontaneamente, acompanham as necessidades e desejos do commercio, baixando os seus preços de arrastre, no mutuo interesse proprio e do publico.

A modificação que originou a reforma d'esta tarifa foi o desejo de poder abastecer as povoações raianas do vizinho reino, com a sardinha mariscos e escabeches do nosso paiz, em perfeita igualdade de condições, seja qual for a sua procedencia, do sul ou do norte.

Até hoje só aquellas procedencias era dado levar a sardinha, que constitue um dos mais importantes generos al menticos das povoações proximas da nossa fronteira, para além de Elvas e Valencia de Alcantara, porque os preços para as procedencias de Espinho, Porto, etc., eram muito mais elevados do que os de Lisboa e Santarem, pelo motivo do maior percurso.

Hoje, com a publicação d'esta tarifa aquelles preços são equiparados em 11:160 réis por tonelada.

O mesmo sucede com respeito a fructas e outros generos alimenticios.

Para melhor apreciação da reducção agora concedida indicaremos os preços que pela tarifa, annullada resultavam do Porto ás fronteiras para estes generos:

Preço por 1:000 kilogrammas

	Fronteiras de Val. Alcantara	Badajoz
Sardinhas, ostras, mariscos e escabeches.....	16.695	18.000
Generos frescos.....	18.550	20.000
Todos estes preços ficam hoje reduzidos a réis.....	11.160	

isto é, em alguns casos a reducção é de 45 por cento sobre o preço já reduzido que tem vigorado, ou de 60 por cento em relação á tarifa geral.

Com as procedencias de Lisboa para a fronteira de Badajoz, faremos identica comparação:

Preços actuais

Sardinhas, ostras, mariscos e escabeches pagavam de Lisboa á fronteira.....	12.420
Os demais generos frescos.....	15.180
Preços que ficam reduzidos a.....	11.160

Além d'isto ha ainda na tarifa uma importante modificação que a torna muito mais util aos negociantes d'estes generos, e não só para o estrangeiro como para o proprio paiz, tal é a do minimum de peso ter sido reduzido de 100 a 50 kilogrammas, o que permite que d'es-

tes preços gosem as pequenas remessas, de uma só canastra, que sejam.

Assim procura—e consegue—a companhia beneficiar as nossas industrias pescatoria e agricola, sem necessitar das instigações dos congressos.

VIAGENS DE RECREIO NO PAIZ

Muitas pessoas nos teem pedido que publiquemos horarios e serviço completo d'estas viagens, e temos-lhe respondido que essa especialidade pertence mais aos guias que trimestralmente publicam outras emprezas, nos quaes o publico encontra os preços e condições d'estes serviços.

Já um nosso assignante nos perguntou quando começava a vigorar a tarifa de bilhetes circulatorios e já no n.^o 3 lhe respondemos que essa tarifa era effectiva desde 1884.

Para satisfazer, porém, estes pedidos, na parte que nos respeita, podemos dizer que os itinerarios que actualmente existem, das viagens circulatorias, são os seguintes:

O 1.^o offerece um percurso de 1:192 kilometros nas linhas de Lisboa, Entroncamento, Pampilhosa, Figueira da Foz, Villar Formoso, Porto, Entroncamento, Lisboa, pelos preços de 16⁷⁰⁰ réis em 1.^a classe, e 13⁷⁹⁰⁰ réis em 2.^a. O prazo de validade é de 20 dias.

O 2.^o tem o percurso de 1:350 kilometros desde Lisboa ao Entroncamento, Porto, Trofa, Guimarães, Famalicão, Povoa de Varzim, Nine, Braga, Valença, Ermezinde, Tua, Porto, Entroncamento, Lisboa, custando os bilhetes de 1.^a classe 18⁷⁵⁰⁰ réis, os de 2.^a classe 15⁷⁸⁰⁰ réis, validos por igual prazo.

O 3.^o cujo percurso é de 1:868 kilometros, segue de Lisboa ao Entroncamento, Pampilhosa, Figueira da Foz, Villar Formoso, Porto, Trofa, Guimarães, Famalicão, Povoa de Varzim, Nine, Braga, Valença, Ermezinde, Tua, Porto, Lisboa, sendo os preços de 1.^a classe 25⁷⁸⁰⁰ réis, 2.^a classe 21⁷⁸⁰⁰.

As condições são, em resumo, as seguintes:

Os bilhetes vendem-se nas principaes estações das linhas supra, podendo, nas demais ser requisitados com antecedencia de 24 horas. N'este caso sâa validos á *ida* desde a estação para onde se fez o pedido, tendo por isso o passageiro que munir-se de bilhete ordinario da estação de origem até aquella; e á *volta* o passageiro poderá ou ficar na estação de origem, ou seguir ao extimo contrario, e d'ahi regressar á sua estação, sem mais pagamento supplementar.

Os passageiros podem deter-se em qualquer das estações do transito.

O prazo de validade começa a contar-se desde o dia em que o passageiro começa a viagem. Expirado este prazo o bilhete fica nullo, sendo retirado ao passageiro.

Os bilhetes são validos para todos os comboios, e dão o direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem.

VIAGENS CIRCULATORIAS

Sendo um dos fins do nosso programma esclarecer o publico sobre a maneira mais facil, economica e comoda de realizar as suas viagens, vamos hoje fornecer-lhe indicações que reputamos interessantes, tanto mais que não as temos encontrado até hoje em publicação alguma nem portugueza nem estrangeira.

A recente publicação de um serviço de viagens circulares de Portugal para Hespanha e França, foi uma boa nova que o publico acolheu com todo o interesse, a ponto do nosso numero anterior, em que publicámos todos os detalhes d'esse serviço, ter tido uma extraordinaria procura.

Por esse motivo vamos hoje dar-lhe mais completas explicações.

Nos itinerarios publicados pelas companhias, e por nós, encontram-se indicadas todas as estações terminus de linha, ou da rede de cada companhia, de forma a precisar o itinerario que se pode seguir, mas não se trata, nem era possivel tractar-se sem alongar consideravelmente essas indicações, dos pontos intermedios, mas de grande importancia, que ha no transito, e que o publico frequenta muito, especialmente n'esta epocha de banhos e aguas.

Por exemplo, devemos notar que o passageiro que quiser ir ás aguas dos Pyrineos, deve tomar bilhete do 5.^o itinerario indo até Pau, Tarbes ou Montrejeau (antes de Toulouse) parando ahi para se dirigir a Bagnères de Bigorre, Pierrifite, etc.

Os que desejem ir a Vichy ou ás recentemente afamadas aguas de la Bourboule, teem opção por dois itinerarios. Se querem ir, antes ou depois, a Paris tomam o itinerario que lhes dá direito a percorrer a linha de Nimes, Ganat, Nevers a Moret, podendo appear-se em Vichy ou em Clermont Ferrand, para tomar a diligencia ou a carruagem para Bourboule.

Se desejam restringir mais a viagem, tomam bilhete do 5.^o itinerario, indo até Lyon, e tomardo ahi bilhete ordinario para o ponto do destino.

Em qualquer caso ha sempre grande economia em relação aos preços dos bilhetes ordinarios de que o passageiro havia que servir-se.

Mas ha muitos itinerarios que se podem seguir e que ligam perfeitamente com os que se estabeleceram agora, e os que já havia, realisando-se por esta forma, viagens para todos os pontos da Europa central e da Africa mediterranica.

Expliquemos:

Em Portugal não se vendem bilhetes directos para a Italia e Algeria, mas é facil, a qualquer pessoa que deseje percorrer estes paizes, fazer a viagem por meio de 2 bilhetes circulares da seguinte forma:

Supondo que um passageiro deseja partir de Lisboa visitar Madrid, Bordeus, Paris, tomar aguas em Vichy, seguir a Marselha, Turin, Genova, Roma, Napolis, Turin, Philipiville, Alger, Oran, Malaga, Sevilha e voltar a Lisboa.

Se quer gastar apenas uns 40 dias toma em Lisboa, ou no Porto, bilhete circulatorio do 4.^o itinerario e, chegando a Madrid, guarda os talões que lhe servem para o regresso, e compra ali novo bilhete do itinerario 12 da Companhia do Norte (70 de P. L. M) com o que fará todo o seu gyro, realisando grande economia, e ao regressar, passando em Ciudad Real, pode, ou seguir a Madrid, ou tomar ali o comboyo para Badajoz servindo-se de novo do bilhete circulatorio que comprou em Lisboa (os talões de regresso, a que acima nos referimos) com o qual regressará por Badajoz.

Se deseja demorar-se mais tempo, toma até Madrid os actuais bilhetes chamados de banhos, (7⁷²⁰⁰ em 1.^a classe ou 5⁷⁶⁰⁰ em 2.^a) desde Madrid segue o itinerario que indicamos acima, e ao regresso, que será, portanto, depois d'estes bilhetes terem acabado, toma em Ciudad Real bilhete ordinario para Lisboa.

No 1.^o caso que citámos gastará, além do bilhete circular Madrid-França-Italia-Algeria, 22⁷⁷⁰⁰ réis; no 2.^o

apenas 19⁰⁰790 se não fôr a Madrid ou 22⁰⁰740 réis se fôr.

Muitos outros itinerarios se pôdem seguir por este facil systema, a difficultade é que o publico não tinha até hoje uma publicação que por esta forma o guiasse na maneira de delinear as suas viagens.

E não nos envaidecemos de satisfazer com a nossa *Gazeta* este importante fim.

ENTRE FRANÇA E PORTUGAL

O nosso estimado collega de Paris, *Journal des transports*, publicou ha dias uma bem elaborada noticia sobre os preços reduzidos das nossas tarifas, entre o nosso paiz e a França, mostrando as suas vantagens e economia e aconselhando o publico a aproveitar-se d'ella.

No seguinte numero, porém, um *commissaire-exportateur* escreve-lhe, notando que essas tarifas teem o defeito de não fixarem os preços completos e totaes d'esses transportes, mas sómente os de arrastre, tendo que cobrar-se, além d'elles, os impostos para o governo hespanhol, e os gastos das operaçoes aduaneiras de transito na fronteiras, e pedindo que as companhias ou reunam ao preço da tarifa todos estes gastos, ou pelo menos, os indiquem de uma forma clara, para que o commercio internacional possa facilmente saber, pela tarifa, qual o preço, sem mais pagamento de qualidade alguma, que lhe resultará para cada remessa.

Devemos responder ao nosso collega que o seu correspondente estava menos bem informado, como vamos demonstrar-lhe:

Os impostos para o governo hespanhol estão publicados nas tarifas, (nas P. H. F. n.^{os} 2 e 7 de Portugal, E 185 e E 54^{bis} de Orleans, que são especialmente as de que se trata) e não podem ser incluidos no preço total porque esses impostos são applicados por fracções indivisíveis de 6, 12 ou 25 pesetas, do participe hespanhol, e não se cobram quando esse participe não é superior a 2,50 pesetas; portanto, a sua inclusão na tarifa só se podia fazer por meio de um *forfait*, que iria prejudicar os pequenos envios, em geral isentos d'esse imposto, pela pequena parte que no producto resulta para as linhas hespanholas.

São elles, afinal, de tão pequena importancia, que em nada devem affectar as transações do commercio.

Em quanto aos gastos das fronteiras, taes despezas não existem, porque, por acordo entre as companhias, são estas que as supportam, considerando-as incluidas nos preços do transporte.

Isto mesmo consta do aviso que publicou ha tempos a companhia portugueza, e cremos que as francesas praticaram da mesma forma, aviso que vamos transcrever, para inteiro esclarecimento do assumpto.

Diz assim:

Por acordo entre as Companhias: Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, de Madrid a Caceres e a Portugal, do Norte de Hespanha, do Meio dia de França e d'Orleans, os gastos de agencia e formalidades para o transito das mercadorias nas fronteiras de Marvão-Valencia d'Alcantara e Irun-Hendaya, para as expedições directas de Portugal para França ou França para Portugal, effectuadas pelas tarifas combinadas da serie P. H. F., ficam a cargo das companhias supra mencionadas e incluidos no preço de transporte, segundo as referidas tarifas, sendo o publico isento do pagamento d'essas despezas e tendo apenas que pagar os preços de

transporte fixados nas respectivas tarifas, sempre que as ditas operaçoes de transito sejam effectuadas pelos agentes officiaes das companhias, ou seja:

Em Marvão e Valencia d'Alcantara pelo Agente Commercial e Aduaneiro da Companhia Real Portugueza e da Sociedade de Madrid a Cáceres e a Portugal.

Em Irun e Hendaya pelo Agente Internacional da Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Hespanha.

CONSULTAS

J. A. S.— Teixoso.— Em quanto aos nomes dos negociantes que nos pede, podemos responder:

1.^º Os negociantes d'essa localidade não expedem directamente; vendem por completo aos de Lisboa.

2.^º Os mais importantes são Amancio José Alves, Carlos da Costa Carinhas, Alfredo Silva, Catatau, Frederico José das Neves, Manuel de Jesus e José Bento Fidalgo.

3.^º Não ha negociantes em larga escala, mas sim almoctores que expedem pelo caminho de ferro para Lisboa. Os principaes, e que ali teem residencia, são José Moraes e António Gregorio; os demais não teem morada fixa; negoceiam segundo o ponto que mais lhes convém

Podemos accrescentar que na Nazareth tem tambem os srs. Alexandre Netto e Ignacio Antonio, aos quaes se pôde dirigir.

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

A elegante installação d'esta Empreza na Exposição Industrial é uma revelação importantissima do adiantamento d'aquelle industria entre nós.

São poucas as fundições que possuimos, porque nos falta, não o engenho e o espírito emprehedor, mas a materia prima que nos vem do estrangeiro cara, e nem sempre da melhor qualidade.

Mas a Empreza Industrial é, entre essas, das mais importantes, pela multiplicidade dos seus artefactos, pelo bom desempenho das encommendas, e pelas grandes obras publicas e particulares de que tem sido encarregada.

O pavilhão que vemos na Exposição é de uma forma elegantissima e pertence á nova installação das officinas d'aquelle empreza, que se estão construindo e alargando em Santo Amaro.

Logo á entrada depara-se-nos, no centro de um lago, uma artística construccion formada de tubos e peças de ligação, que á primeira vista nos parece um airoso kiosque, jorrando agua em caprichosos feitos.

Adiante eleva-se um tramo da grande ponte sobre o Guadiana, na estrada de Evora e Mourão, que está sendo construida por aquella empreza, e medirá 256 metros de extensão.

Para ella se sóbe por duas escadas em espiral, elegantes, solidas, e que rapidamente se vê serem da mais facil collocação.

Aos lados agrupam-se fartas collecções de tambores de transmissão, cilindros para estradas, prensas para vinho e azeite, gruas para fornecimento d'agua ás maçinas dos caminhos de ferro, desenhos da bonita estufa construída no palacio da Ajuda, e que mede 16 metros por 4, e 5,600 d'altura, amostras de tubos fundidos ao alto, dos quaes a nova Sociedade do Gaz de Lisboa tomou 800 toneladas, modelos de lanchas con-

struidas para o serviço de reboques no Pará, escola de torpedos, alfandega de Lisboa, serviço no rio Minho para a construcção da ponte internacional, etc., e ainda, nas paredes, admiram-se em grande quantidade as amostas de mil pequenos objectos de ferro, para uso industrial e doméstico, como ferramentas, estantes, salvas, mesas, cadeiras, etc.

Como annexo da installação principal vê-se, fóra, o hangar que a sociedade protectora dos animaes vae pôr no largo do Corpo Santo, o qual está rodeado de 36 diferentes modelos de grades para janellas, alguns de aprimorado gosto.

Temos feito mais uma resenha que uma descripção, porque longo seria minudenciar todos os mil artigos que eloquentemente dão ideia da sua importancia e boa direcção d'aquella prospera empreza.

BOLETIM FINANCIERO

Lisboa, 14 de agosto de 1888.

No nosso primeiro boletim, com data de 14 de junho, consignámos a satisfação com que a imprensa financeira de Berlim e de Londres se referia ao trabalho do primeiro semestre do anno.

Com efeito, os mercados financeiros allemaes e ingleses deram prova de janeiro a junho, d'uma tal actividade, que seria muito natural que a segunda metade do anno constituisse um periodo de repouso.

Não sucede porém assim : as emissões succedem-se, e o que é mais notável ainda,— a bolsa de Paris entrou, definitivamente, n'um periodo d'acção que, alem de contrastar com o desanimo anterior, demonstra sobejamente que a pequena capitalisaçao de novo se inclina em França, com decidida preferencia, para valores de paizes longíquos.

A taxa cada vez menor a que se capitalisam os valores franceses, sobretudo os que pela solidez e segurança que apresentam, são sempre objecto d'activa procura, é já reputada insuficiente para emprego. D'ahi o favor com que vão sendo acolhidas as emissões de valores exóticos, que as grandes casas francesas não receiam já offerecer á subscricção publica, desde que notaram a facilidade com que iam sendo transferidos de Berlim e de Londres para França, grande parte dos titulos ultimamente creados alli.

Se as bolsas estrangeiras, apesar da estação calmosa e da vili- giatura de grande numero de especuladores, continuavam a demonstrar desusada actividade, outro tanto sucede com a nossa. E até vamos ter em breve uma importante operação de credito do tesouro portuguez.

Está assignado, com efeito, o contracto para a emissão de um novo emprestimo de 4 1/2 %, cujo producto é destinado ao pagamento ás fabricas de tabacos e ao reembolso das obrigações de 5 % do emprestimo de 1881, actualmente em circulação. Ignoram-se, por enquanto as condições em que a operação foi contractada, e aquellas em que serão offerecidos os novos titulos ao publico.

A impressão derivada da noticia de estar definitivamente resolvida a conversão, foi profunda. As economias perceberam que o tempo de se capitalisarem valores, a taxa elevada era passado, e que muito breve o juro normal de titulos para emprego não excederia a 4 1/2 %.

Todos os valores de confiança, e conhecidos do publico, começaram a ser objecto de procura activissima e, consequentemente, as respectivas cotações a subir.

As inscripções, papel que serve de typo regulador ao mercado, n'um mez subiram dous pontos e meio quanto seja difficil desarrigar de grande parte do nosso publico, a convicção de que este valor deve dar sempre um real elevado. Quando valiam 50 %, não faltava quem julgasse estar atingido o limite maximo de preço d'estes titulos. Depois quando atingiram 60, consideraram muitos este preço exagerado, mas ao mesmo tempo, começaram outros a perceber que, sendo tendencia geral a diminuição gradual do juro, não havia motivo para que as inscripções não acompanhasssem esse movimento.

Começa-se até ja a entrever a possibilidade d'estarem muito breve a 65 ou 66 %. Não admira, pois que, n'estas condições, a procura se accentue á proporção que as cotações melhoram, sob a influencia, tambem, da alta dos externos em Londres e demais mercados estrangeiros, que, de ha certo tempo para cá, se acostumaram a ver, com bons olhos, a divida portugueza que, alem de indiscutivel segurança offerece rendimento elevado relativamente.

Alem da alta das inscripções, cumpre-nos registrar a melhoria de cotações do emprestimo de 4 %, 1888, com premios, o qual rapidamente se approxima do preço da emissão.

Os titulos amortisaveis de 5 % cotam-se, os de 1881, a preços equivalentes ao par e juro vencido; e a 92.000 réis os que não são convertidos. A possibilidade d'operação identica, com respeito a estes ultimos, explica a causa da subida estar *enrayée*.

Uma das consequencias mais importantes do movimento que se tem operado na bolsa, é o favor com que recomeçam a ser acolhidos os titulos d'empresas bancarias. Como é sabido, com excepção do Banco de Portugal, as cotações fracamente sustentadas indicavam, de sobrejo, a pouca attenção que tales titulos mereciam. O movimento em sentido contrario accentua-se, porem, com energia.

Não fez elle todavia affrouxar a procura d'acções do Banco de Portugal. Em vez de baixarem, tem sido objecto de procura activa, e quasi que attingiram o preço de 160.000 réis ha oito dias. Manifestou-se, porém, em seguida, uma pequena reacção, devida em parte a arbitragens entre estes valores e as inscripções, as quaes o preço actual garante, pelo menos durante os annos mais proximos, rendimento superior ao que rasoavelmente se pode esperar do Banco para quem adquiria agora as acções, ao alto preço a que se cotam.

Nos demais valores tornou-se apenas notável a firmeza e melhoria de cotações, que nos ultimos quinze dias, tiveram as acções da Coronada e da Companhia de Norte e Leste, alta justificada pelo aumento de receitas em ambas, derivado em relação a uma da subida do cobre em Londres, e, em relação á outra, do desenvolvimento importante do trafego.

Os ultimos preços são os seguintes :

	14 de julho	14 d'agosto
<i>Fundos publicos.—Inscrições d'assentamento</i>		
s. c.	60.20	62.75
Inscrições de assentamento, coupons, s. c.	60.20	62.75
Fundos externos.	62.65	64.35
Emprestimos de 1879.	90.900	91.500
" 1881, assentamento.	91.100	91.800
" 1881, coupons.	91.100	91.500
" 1888, 4 %	21.300	21.800
Fundos hespanhoes internos s. c.	66.15	—
" " externos s. c.	68.30	—
<i>Obrigações.—Predias 4 1/2 % assentamento</i>		88.000
" 5 % assentamento.	91.800	92.800
" 5 % coupons.	92.000	92.800
Banco Ultramarino.	87.000	90.000
Companhia das Aguas, assentamento.	87.600	90.000
" " coupons.	87.600	90.300
" Nacional de Caminhos de Ferro.	83.700	88.500
Caminho de ferro atravez d'Africa.	81.700	83.000
<i>Acções.—Banco de Portugal.</i>	145.000	155.000
" Nacional Ultramarino.	43.000	45.000
" Lusitano.	100.200	108.000
" Commercial de Lisboa.	108.700	115.000
" Lisboa & Açores.	106.500	110.400
" do Povo.	7.300	7.500
" Caminhos de Ferro do Norte e Leste.	113.000	114.000
" Lezirias.	587.000	600.000
" Gaz de Lisboa.	138.000	130.000
" Aguas de Lisboa.	39 %	—
" Carris de Ferro.	63.000	64.000
" Mineira Sotiel Coronada.	—	137.000

B. dos Santos.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA GERAL DE CREDITO PREDIAL PORTUGUEZ

Esta companhia annuncia ao publico, que a partir da presente data, e até nova resolução em contrario, devidamente anunciada, só recebe propostas para emprestimos hypothecarios em obrigações do juro de 4 e meio por cento, garantindo aos mutuários no acto do contracto o preço de 85.200 réis por cada obrigação, além do juro vencido até á data do mesmo contracto.

Lisboa, 21 de julho de 1888.

O VICE-GOVERNADOR

Lourenço Antonio de Carvalho.

Cotações de títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e Paris

BOLSAS	Maior cotação desde 1.º de janeiro	DIAS												
		1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	
De Lisboa														
Acc. C. R. Port...	118.000	..	..	113.000	113.000	..	..	113.000	114.000	114.000	114.000	..	..	..
» Beira Alta...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» C. Nacional...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» Carris Lisboa	64.200	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	62.000	..	..
» Asc. Mechan.	30.500	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Obrig. C. R. Port.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» Beira Alta...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» C. Nacional	88.800	88.800	85.500	83.500	88.500	88.500	88.600	88.700	88.700	88.700	88.700	..	..	..
» Atr. Africa.	85.300	84.500	84.500	84.500	84.000	84.000	84.000	83.300	83.000	83.000	83.000	83.500	..	..
De Paris														
Acc. C. R. Port...	660	..	..	625	..	630	..	625	..	630	632,50	..	636	..
» Beira Alta...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» M. C. P.	210	202,50	..	..	..	202,50	202,50	201,25	..	202	202,50	202	..	..
» Norte Hesp...	305	281,25	280	285	287,50	290	292,50	290	290	290	290	295	290	..
» M. Z. A.	283,75	270	272,50	273,75	283,75	280	278,75	275	276,25	275	..	..	..	..
» Andaluzes...	322	..	..	..	285	..	..	..	298,75	..	..	..	..	..
» Lombardos..	217,50	215	205,75	208,75	211,25	212	215	215,50	216,25	217,50	..	..	..	..
Obrig. C. R. Port.	360	355	356	355,50	355,75	360	360	357,50	357	356	360	356	360	..
» M. C. P. ..	345	340	340,50	340	340	..	340,25	..	344	345	345	..	..	..
» N. H., 1.º h.	385	383	383	384	384	385	383	385	383	382	..	..	..	..

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DIFERENÇA				DESDE 1 DE JANEIRO TOTAIS	
		1888		1887		A MAIS		A MENOS		1888	1887	1888	1887
		KIL.	TOTAIS	KILO- METRI- CAS	KIL.	TOTAIS	KILO- METRI- CAS	TOTAIS	KILO- METRI- CAS	TOTAIS	KILO- METRI- CAS	1888	1887
PORUGAL													
Leste e Norte	de 1 a 30 Julho	506	Réis 43.400:000	KILO-METRI-CAS 85:770	506	Réis 30.100:000	KILO-METRI-CAS 77:272	Réis 4.300:000	KILO-METRI-CAS 8:408	Réis ..	KILO-METRI-CAS ..	Réis 1.365.800:000	Réis 1.307.600:000
	30 a 4 Agosto	..	58.000:000	114:624	..	48.100:000	95:059	9.900:000	19:565	..	..	4.423.800:000	4.355.760:000
Ramal de Cac.	23 a 29 Julho	72	1.000:000	13:889	72	930:000	12:916	70:000	973	..	..	26.170:000	35.810:000
	30 a 4 Agosto	..	1.240:000	17:222	..	1.160:000	16:111	80:000	1:111	..	..	27.410:000	36.970:000
» Coim.	23 a 29 Julho	2	140:000	70:000	2	160:000	80:000	..	..	20:000	10:000	4.305:000	4.480:000
	30 a 4 Agosto	..	140:000	70:000	..	160:000	80:000	..	..	20:000	10:000	4.535:000	4.640:000
Cintra-Torres	23 a 29 Julho	74	7.451:000	100:689	74	5.181:870	70:025	2.269:130	30:664	..	..	140.383:580	78.671:060
	30 a 4 Agosto	..	8.126:000	109:810	..	5.853:500	79:101	2.272:500	30:709	..	..	148.509:580	84.524:560
Tor. e F. Alf. ^{los}	23 a 29 Julho	152	3.834:000	25:223	..	..	..	..	..	..	..	55.640:140	..
	30 a 4 Agosto	..	4.015:000	26:414	..	..	..	..	..	..	..	59.655:140	..
Cintura	23 a 29 Julho	8	594:000	74:250	..	..	..	..	..	..	..	5.084:800	..
	30 a 4 Agosto	..	671:000	84:000	..	..	..	..	..	..	..	5.755:800	..
Sul e Sueste	1 a 7 Julho	361	10.798:320	29:212	335	10.426:780	31:124	371:540	..	..	1:212	246.068:165	261.107:335
	8 a 14	..	10.710:800	29:670	..	9.113:160	27:203	1.597:730	2:467	..	..	..	270.220:495
Minho	15 a 21	145	7.499:400	51:720	145	7.225:703	49:832	273:766	..	..	..	256.779:055	198.816:568
Douro	22 a 28	200	7.329:030	36:649	170	6.790:203	39:943	538:827	..	..	..	212.063:180	..
Beira-Alta	29 a 22	253	7.257:785	28:489	253	6.055:194	23:933	1:202:591	4:556	..	..	164.838:745	153.385:552
Porto à Povoa	23 a 29	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Guimarães	1 a 7	34	2.435:515	71:632	34	2.216:020	65:177	219:495	6:455	..	..	26.496:920	23.453:540
	8 a 14	..	1.454:255	42:772	..	1.419:745	41:777	34:510	1:015	..	..	27.951:175	24.873:285
HESPAÑHA													
Norte	15 a 21 Julho	2776	Pesetas 1.387:066	Peset. 400:08	2766	Pesetas 1.341:025	Peset. 483:43	Pesetas 46:941	Peset. 16:55	..	..	Pesetas 32.551:456	Pesetas 34.668:634
	22 a 28	..	1.341:746	483:33	..	1.338:430	482:14	3:316	1:10	..	..	33.893:202	36.007:064
Alicante	15 a 21	2672	966:873	361:85	2672	951:134	355:96						

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

(Continuado do n.º 10)

RECEITAS E DESPEZAS DA EXPLORAÇÃO

O movimento internacional dos transportes procedentes de Hespanha ou para lá destinados, pelas fronteiras de Badajoz e Valencia d'Alcantara, no exercício de 1887, dá os resultados seguintes:

Natureza do transporte	Fronteira de Badajoz				Fronteira de Valencia de Alcantara			
			Diferenças em 1887				Diferenças em 1887	
	1886	1887	A mais	A menos	1886	1887	A mais	A menos
Passageiros (numero)	20.335	21.222	887	-	43.752	48.463	4.711	-
Grande velocidade (toneladas)	1.096	1.187	91	-	1.240	994	-	246
Pequena velocidade (toneladas)	21.350	19.664	-	1.686	45.155	56.739	11.634	-
Total (toneladas) ...	22.446	20.851	-	1.595	46.395	57.733	11.388	-
Passageiros	37:259\$596	43:711\$575	6:451\$979	-	44:256\$448	49:861\$906	5:605\$458	-
Grande velocidade ..	19:287\$349	16:376\$421	-	2:910\$928	17:161\$359	13:022\$700	-	4:138\$659
Pequena	89:774\$084	80:612\$300	-	9:461\$784	101:902\$646	122:629\$400	20:726\$454	-
Total réis	146:321\$029	140:700\$296	-	5:620\$733	163:320\$453	185:513\$706	22:193\$253	-

DESPEZAS DO EXERCICIO DE 1887

CONSIDERAÇÕES GERAES

As despezas nas linhas de leste e norte e ramaes de Caceres e Coimbra foram:

no exercício de 1887..... Réis	796:419\$739	1:373\$137
no exercício de 1886..... "	776:569\$101	1:338\$912
Diferença a mais em 1887... "	19:850\$638	34\$225

Esta diferença corresponde a 2,55 % de aumento de despesa.

A proporção das despezas para as receitas do tráfego foi no exercício de 1886 de 31,25 %; em 1887 é de 31,71 %, isto é pouco superior.

Para este aumento de despesa, concorreu o maior percurso pos trens em 1887 em relação a 1886.

Em 1887 tivemos um percurso a mais de 130.743 kilómetros, devido aos comboios, rápidos bi-semanais feitos entre Lisboa e a fronteira de Valencia d'Alcantara, e entre Lisboa e o Porto com as carruagens de luxo da Companhia Internacional dos Wagons-Leitos e dos grandes expressos europeus.

Além de aumento da despesa devido ao maior percurso dos

comboios, tivemos também uma despesa extraordinária de réis 15:209\$105 proveniente da construção de novos cais de mercadorias, novas vias necessárias para satisfazer ao desenvolvimento do tráfego e ampliação de algumas das nossas estações.

O vosso conselho de administração deliberou que estas despesas, posto que podessem ser levadas ao estabelecimento das linhas a que elas se referem, visto virem aumentar o activo, fossem tomadas à conta da exploração do exercício, afim de não abrir a conta d'estabelecimento das diversas linhas em exploração com verbas de despesa, que são a consequência das necessidades do aumento de movimento das mesmas linhas.

O vosso Conselho de administração também julgou conveniente, no presente exercício, aumentar a importância que era anualmente levada à conta de amortização dos devedores em litigio, a qual em 31 de dezembro de 1887 ficou completamente amortizada.

DESIGNAÇÃO DAS DESPEZAS DE EXPLORAÇÃO

Estas despesas acham-se repartidas pelos diversos serviços em cada uma das linhas que formam a rede, do modo indicado nos mapas seguntantes:

Linhos de Leste e Norte

Serviços	1886 réis	1887 réis	Diferenças em 1887	
			A mais réis	A menos réis
Administração e Direcção.....	6.416.5882	6.236.5423	- 180.5459	
Movimento e Trafego.....	11.008.3001	11.435.5875	427.5874	-
Via e Obras.....	15.003.5637	15.445.5028	440.5391	-
Material e Tracção.....	15.666.5274	18.141.5586	2.475.5312	-
Despezas geraes.....	2.278.5654	2.552.5189	273.5535	-
Despezas extraordinarias.....		602.5004	602.5004	-
Total	50.373.5448	54.412.5105	4.038.5657	-
<i>Por kilometro de Via.....</i>	(72)	(72)	- 2.5505	
Administração e Direcção.....	89.5122	86.5617	- 3.5943	
Movimento e Trafego.....	152.5889	158.5832	6.5116	-
Via e Obras.....	208.5384	214.5500	34.5379	-
Material e Tracção.....	217.5587	251.5966	35.5447	-
Despezas geraes.....	31.5649	8.5361	8.5361	-
Despezas extraordinarias.....				
Total	50.373.5448	54.412.5105	4.038.5657	-
<i>Por kilometro de Via.....</i>	(506)	(506)	-	
Administração e Direcção.....		180.5656	160.5868	-
Movimento e Trafego.....		371.5181	401.5182	-
Via e Obras.....		309.5118	304.5966	-
Material e Tracção.....		448.5126	470.5209	-
Despezas geraes.....		114.5588	87.5737	-
Despezas extraordinarias.....			28.5781	-
Total	50.373.5448	54.412.5105	4.038.5657	-
		1.423.5669	1.453.5743	30.5074

Ramal de Cáceres

Ramal de Coimbra

Serviços	1886 réis	1887 réis	Diferenças em 1887	
			A mais réis	A menos réis
Administração e Direcção.....	6.416.5882	6.236.5423	- 180.5459	
Movimento e Trafego.....	11.008.3001	11.435.5875	427.5874	-
Via e Obras.....	15.003.5637	15.445.5028	440.5391	-
Material e Tracção.....	15.666.5274	18.141.5586	2.475.5312	-
Despezas geraes.....	2.278.5654	2.552.5189	273.5535	-
Despezas extraordinarias.....		602.5004	602.5004	-
Total	50.373.5448	54.412.5105	4.038.5657	-
<i>Por kilometro de Via.....</i>	(2)	(2)	- 2.5505	
Administração e Direcção.....	89.5122	86.5617	- 3.5943	
Movimento e Trafego.....	152.5889	158.5832	6.5116	-
Via e Obras.....	208.5384	214.5500	34.5379	-
Material e Tracção.....	217.5587	251.5966	35.5447	-
Despezas geraes.....	31.5649	8.5361	8.5361	-
Despezas extraordinarias.....				
Total	50.373.5448	54.412.5105	4.038.5657	-
<i>Por kilometro de Via.....</i>	(2)	(2)	- 2.5505	
Administração e Direcção.....	89.5122	86.5617	- 3.5943	
Movimento e Trafego.....	152.5889	158.5832	6.5116	-
Via e Obras.....	208.5384	214.5500	34.5379	-
Material e Tracção.....	217.5587	251.5966	35.5447	-
Despezas geraes.....	31.5649	8.5361	8.5361	-
Despezas extraordinarias.....				
Total	50.373.5448	54.412.5105	4.038.5657	-

Serviços	1886 réis	1887 réis	Diferenças em 1887	
			A mais réis	A menos réis
Administração e Direcção.....	6.416.5882	6.236.5423	- 180.5459	
Movimento e Trafego.....	11.008.3001	11.435.5875	427.5874	-
Via e Obras.....	15.003.5637	15.445.5028	440.5391	-
Material e Tracção.....	15.666.5274	18.141.5586	2.475.5312	-
Despezas geraes.....	2.278.5654	2.552.5189	273.5535	-
Despezas extraordinarias.....		602.5004	602.5004	-
Total	50.373.5448	54.412.5105	4.038.5657	-
<i>Por kilometro de Via.....</i>	(2)	(2)	- 2.5505	
Administração e Direcção.....	89.5122	86.5617	- 3.5943	
Movimento e Trafego.....	152.5889	158.5832	6.5116	-
Via e Obras.....	208.5384	214.5500	34.5379	-
Material e Tracção.....	217.5587	251.5966	35.5447	-
Despezas geraes.....	31.5649	8.5361	8.5361	-
Despezas extraordinarias.....				
Total	50.373.5448	54.412.5105	4.038.5657	-
<i>Por kilometro de trem.....</i>	(8.374)	(8.374)	- 2.5505	
Administração e Direcção.....	60	51	- 9	
Movimento e Trafego.....	451	450	- 1	
Via e Obras.....	6	51	- 3	
Material e Tracção.....	153	150	- 5	
Despezas geraes.....	25	20	- 5	
Despezas extraordinarias.....		5	- 5	
Total	695	727	32	-

Total d'estas linhas

Serviços	1886	1887	Diferenças em 1887	
			a mais Réis	A menos Réis
Administração e Direcção	98:332:5481	88:086:5571	-	10:245:5910
Movimento e Trafego.....	202:398:5090	218:401:5873	15:803:5783	-
Via e Obras	171:470:5339	170:208:5183	-	1:262:5176
Material e Tracção.....	243:701:5469	257:389:5497	13:688:5028	-
Despesas geraes	60:466:5702	47:124:5510	-	13:342:5192
Despesas extraordinarias		45:209:5405	15:209:5405	-
Total	776:569:5101	796:419:5739	19:850:5638	-
<i>Por kilometro de Via.....</i>	<i>(580)</i>	<i>(580)</i>		
Administração e Direcção	169:5538	151:5874	-	17:5664
Movimento e Trafego.....	349:5310	376:5555	27:5245	-
Via e Obras	295:5638	293:5462	-	2:5176
Material e Tracção.....	420:5174	443:5773	23:5604	-
Despesas geraes	104:5252	81:5249	-	23:5003
Despesas extraordinarias		26:5223	26:5223	-
Total	1:338:5912	1:373:5438	34:5226	-
<i>Por kilometro de trem.....</i>	<i>(1.598.705)</i>	<i>(1.727.448)</i>		
Administração e Direcção	61	51	-	10
Movimento e Trafego.....	127	126	-	1
Via e Obras	107	98	-	9
Material e Tracção.....	153	149	-	5
Despesas geraes	38	27	-	11
Despesas extraordinarias		9	9	-
Total	486	460	-	26

RENOVAÇÃO DA VIA NAS LINHAS DE LESTE E NORTE

Durante o exercicio de 1887, fez-se a renovacão de 10:198 metros de via com carris d'aco. Até 31 de dezembro de 1886 tinham-se substituído os carris de ferro pelos de aço em 484:016 metros

nas vias geraes e de resguardo, faltando portanto em 31 de dezembro de 1887, para terminar a substituição completa dos carris de ferro nas nossas linhas, 33,786 metros.

Continua.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

DIVIDENDO

Desde 7 a 11 do corrente, e depois ás quartas feiras, do meio dia ás 3 horas da tarde, pagar-se-ha n'este escriptorio 2:7400 por accão por conta do dividendo annual, captivo do imposto de rendimento,

Distribuem-se n'este escriptorio e no Banco Lisboa & Acores os impressos para os recibos.

Escriptorio da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, em 2 de agosto de 1888.

Os DIRECTORES

Duarte Augusto d'Abrahanes Bizarro.
Henrique de Maia Cardoso.

ARREMATAÇÕES E CONCURSOS

Dia 17 Secretaria da Secção de architectura da Direcção de Obras Publicas do distrito de Lisboa—100 taboas de casquinha, 27 vigas de pitchpine e 400 m³ d'areia.

Dia 18 no mesmo local—300 taboas de casquinha e 450 molhos de fasquido.

Dia 18 secretaria da 2.^a secção da direcção de obras publicas, do distrito d'Evora—trabalhos e fornecimentos para a estrada districtal n.^o 108—lanço atravez da Villa de Portel, reconstrucción do aqueducto sertoriano d'Evora. Terraplenagem—1:285,528 m. c. de escavações, transporte e regularisação entre os perfis 1 e 6—1.642,171 m. c. de identico trabalho entre os perfis n.^o 6 e 11. Fornecimento de 500 m. c. de pedra para alvenaria, empilhada no local da obra.

Dia 21 Administração do concelho de Fafe—empreitada entre os perfis O e 223, do lanço de Requeijo ao Barreiro, da es-

trada districtal n.^o 6 A, da Povoa de Lanhoso a Fafe, na extensão de 3:097,55; de terraplenagens e obras de arte.

Dia 21 do corrente administração do concelho de Figueira de Castello Rodrigo, terraplenagens e obras d'arte entre os perfis 1:180 e 1:294 do lanço da estrada real n.^o 53, comprehendido entre Figueira de Castello Rodrigo e a Barca d'Alva, na extensão de 4:082,6.

Dia 22 Administração do concelho de Cintra—empreitada parcial para execução dos trabalhos de pavimento e calçada em passeios e valetas.

Até 23 do corrente propostas em carta fechada—6 empreitadas dos caminhos de ferro da Beira Baixa comprehendidas entre as proximidades d'Alcaria e a portella dos Escollados.

Dia 28 Administração do 2.^o bairro de Lisboa—fornecimento de 700 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Sul e Sueste

Dia 29 na administração do concelho de Guimarães, uma empreitada, construcção e fornecimento de materiais para a obra da Escola Industrial «Francisco de Hollanda» na cidade de Guimarães: Excavações para fundações, 1:639^{m3},30. Alvenaria nos alicerces, 1:326^{m3},30. Alvenaria nos alcados e divisões anteriores, 1:395^{m3},14. Alvenaria apparelhada, 78^{m3},65. Cantaria 190^{m3},55. Perianho, 64^{m3},21.

SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO

APEADEIRO DA AMIEIRA

Desde 12 do corrente os comboios n.^os 71 e 72 da linha de Alcantara á Figueira teem uma paragem de 1 minuto, para deixarem e tomarem passageiros sem bagagem, no apeadeiro da Amieira, junto ao estabelecimento de aguas thermaes d'este nome.

Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

Ala poente do Mercado 24 de Julho
ATERRO DA BOA VISTA
Lisboa



Ala poente do Mercado 24 de Julho
ATERRO DA BOA VISTA
Lisboa

Delegação no Porto—PINTO DA COSTA & FILHOS—Rua da Picaria, 43

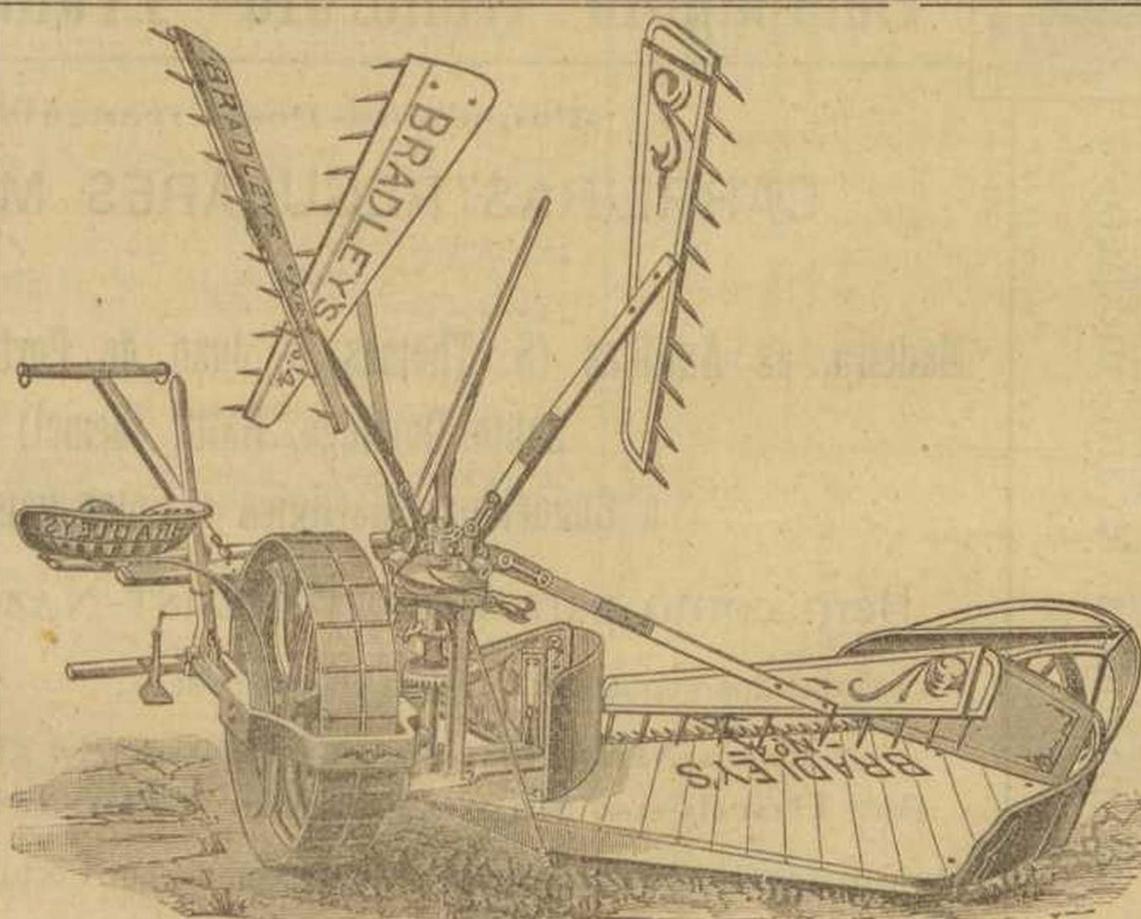
Adubos chimicos e organicos para todas as culturas unicos preparados em Portugal bem pulvorisados e premiados com
Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

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

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

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

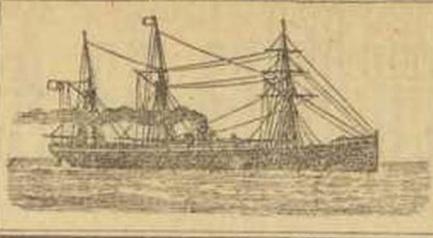
VACCINA «PASTEUR»
PARA
Gado



VACCINA «PASTEUR»
PARA
Gado

TARIFAS REDUZIDAS NOS TRANSPORTES
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Chargeurs Réunis



Chargeurs Réunis

COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO

PARA O

BRAZIL, PERNAMBUCO, BAHIA, RIO DE JANEIRO E SANTOS

Saiidas 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

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

PREÇO DAS PASSAGENS

	Réis	1.ª classe		3.ª classe	
		Ida	Ida e volta	Ida	Ida e volta
Pernambuco.....	70\$000	105\$000	36\$000	54\$200	
Bahia.....	" 75\$000	112\$000	36\$000	54\$200	
Rio de Janeiro.....	" 80\$000	120\$000	40\$000	60\$400	
Santos.....	" 80\$000	120\$000	40\$000	60\$600	

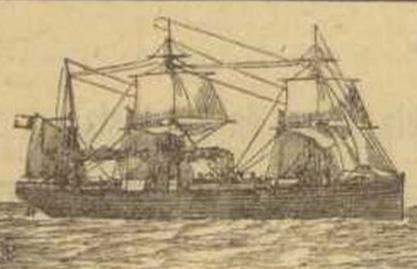
Para informações dirigir-se aos agentes

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 criado portuguez, creada de quarto, e medico, cujo serviço é gratuito.

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



Compagnie Générale Transatlantique

Paquebots - Poste français

CARREIRAS REGULARES MENSAES

PARA A

Madeira, as Antilhas (S. Thomas, S. Juan de Porto Rico, Puerto-Plata,
Santo Domingo, Haïti, Jaemel)
a Guadelupa, Martinica e Colon-Panamá

Bem como para BORDEUS, SAINT-NAZAIRE e HAVRE

As saídas dos paquetes de Lisboa effectuam-se

Para a **Madeira** e as **Antilhas**, Em 13 de cada mez.

Para **Bordeus, Saint-Nazaire e Havre**, Em 7 de cada mez.

Para passagens e carga trata-se com os agentes em Portugal

Henry Burnay & C.ª

Os paquetes da Compagnie Générale Transatlantique são de primeira classe, possuem magnificas e numerosas accommodações para passageiros de 1.ª e 3.ª classe.
Todos os paquetes levam medico a bordo.

10, Rua dos Fanqueiros, LISBOA.

AUGUST 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, 18 e 25 de cada mez

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

E AS

ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO

EM

Coimbra, Porto, Elvas, Badajoz,

Valencia d'Alcantara, Caceres, Plasencia, Navalmoral,

Talavera de la Reina e Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. de Ferregal de Cima, 2

EM MADRID

Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

August Blumenthal - HAMBURGO



EMPREZA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

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

No dia 20 de cada mez, ás 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

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 hydraulicas, taes como: aqueductos, canos, tanques, muralhas, poços, dokas, caes, canaes, etc., etc.

Tem sido empregado nas obras do arsenal de marinha, da companhia das aguas, caminhos de ferro portuguezes, 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, doka de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, e encanamento do rio Alviella.

Os jazigos de pozzolana que exploramos na ilha de S. Miguel (Açores) permitem-nos fornecer este material em quaesquer proporções por maiores que sejam as exigencias dos pedidos, sendo 15 kilogrammas a quantidade minima para vendas.

AGUAS CHLORETTADAS

DA

AMIEIRA

Unicas em Portugal e Hespanha

Premiadas nas Exposições Agricolas de Lisboa em 1884

Industrial do Porto em 1887

Epoca Balnear

De Maio à Outubro

BANHOS THERMAES, HOTEL, BILHAR, SALA DE LEITURA,

CAFÉ, JOGOS DE SALA, JARDIM,

GYMNASIO, MEDICO E SOCORROS PHARMACEUTICOS

A nascente produz 720:000 litros por dia

Usam-se no tratamento da escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle (ainda as mais rebeldes), syphilis, padecimentos de estomago, figado e baço, inflamações sub-agudas e chronicas de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, mesentherio, etc., leucorrhreas, varias formas de anemia e chlorose e alguns casos de hydropsia, etc.

PREÇOS DO HOTEL, 17000 réis por dia, ou mais, segundo o tratamento exigido.

Faz-se abatimento para familias.

As Aguas vendem se em todas as pharmacias do paiz a 140 réis a garrafa de litro.

No escriptorio da Companhia em Lisboa, 10 litros, 700 réis; 5 litros, 350 réis.

Os banhistas de Lisboa devem tomar bilhetes de IDA e VOLTA para as Caldas da Amieira, estação que fica a menos de um metro do estabelecimento de banhos.

Estes bilhetes são validos por 60 dias e custam:

1.^a classe, 6\$700; 2.^a, 5\$200; 3.^a, 3\$700 réis

Os banhistas do norte do paiz podem seguir pela Figueira da Foz, enquanto não estiver aberto o ramal de Alfarellos as Caldas da Amieira.

ESCLARECIMENTOS E INFORMES NO

ESCRITORIO DA COMPANHIA EM LISBOA

Rua Augusta, 166, 1.^o

14 primeiros premios
em varias exposições

VALENCIA - 199, San Vicente, 199 - HESPAÑA

(Sucessores de Cazes)

Diplomas de honra:
Madrid
e Valencia em 1883

FUNDIÇÃO PRIMITIVA VALENCIANA

E OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

M. Maroo & C.^a

Material completo

Unica fábrica hespaniola que obteve 2 premios na Exposição Universal de Philadelphia, por machinas de vapor

ARMACOES, PONTES
Caldeiras de vapor

GRUAS E TORNOS

Machinas de serrar

MOINHOS

para arroz farinhas e azeite

MACHINAS DE VAPOR

de 2 a 400 cavallos. Grande economia

EM CONSUMO DE COMBUSTIVEL

sem competencia

As nossas machinas de vapor recommendam-se pela sua regularidade e perfeição para instalações de luz electrica

Catalogos e prospectos gratis

DE MINAS

Turbinas e Rodas hidráulicas

Aparelhos para fábricas de chocolate

MAQUINARIA COMPLETA

para a fabricação de

Ladrilhos, Mosaicos, Azulejos e Tijolos

COMPANHIA DU FREIN A VIDE

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.

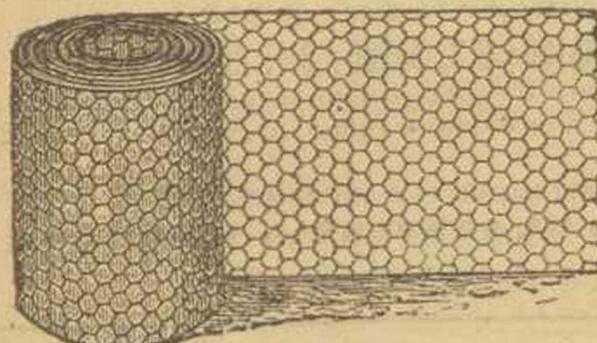
AGENCIA GERAL: I. LOTHRINGERSTRASSE, VIENNA

Agencias

Paris, 156, Boulevard Magenta.
St.-Petersbourgo, 21, Gd Italianeskaja.
Berlin, Alt Moabit,
Florencia, 21, Via Cavour.

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

CASA FUNDADA EM 1854



FRANCISCO RIVIÈRE

BARCELONA E MADRID

Officinas em SAN MARTIN DE PROVENSALS (Barcelona)

MANUFACTURA DE TECIDOS METALLICOS

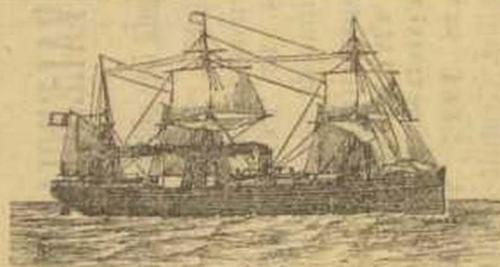
Chapas perfuradas e seda para peneiros

ESPECIALIDADES: Tecidos extrafortes para minas—Rêdes sem fim para fabricas de papel continuo—Rêde galvanisada para jardins, capoeiras, etc.

Colchões metallicos, aperfeiçoados—Rêde com espinhos para cercados economicos—Artigos de peneireiro, por grosso.

Pedir catalogos e preços correntes aos escriptorios

BARCELONA, Paseo de la Aduana, 23 — CALLE DEL PRADO, 2, MADRID



EMPREZA AFRICANA

DE

NAVEGAÇÃO A VAPOR

CARREIRA REGULAR

ENTRE

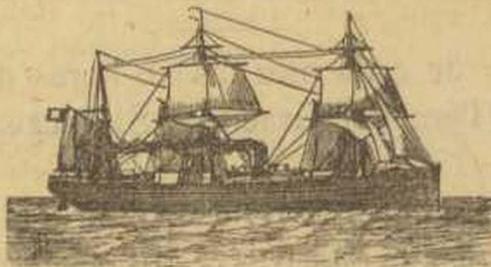
LISBOA e os portos da ÁFRICA OCCIDENTAL

E' esperado brevemente o vapor que partirá para S. Thomé, Principe, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes

Os AGENTES

Henry Burnay & C.º

10, RUA DOS FANQUEIROS, LISBOA.



Carreira Regular de Vapores

ENTRE

Lisboa e Bordeus

Servida pelos vapores

Kolga.....	capitão	Appelgren
Corfitz Beckfriis.....	"	Khyssell
Trelleborg.....	"	Pettersson
Eustalf Tilberg	"	Axelsen
Pollux	"	Westerberg
Castor	"	Mastson

AGENTES

Henry Burnay & C.º—Lisboa

Prytz & C.º—Bordeus



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO
REDACÇÃO
Gento Barão, 18
LISBOA

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 4 — GRANDE VELOCIDADE

Para transporte de

GENEROIS FRESCOS, COMESTIVEIS, ETC.

Desde 15 de Agosto de 1888

1.º Peixe fresco ou salpicado, ostras, mariscos e escabeches.

Por tonelada e kilometro R.º 45

2.º Arbustos e plantas vivas, aves em cestos ou gaiolas, bolachas, biscoitos, bolos, caça viva ou morta, carne fresca, cerveja, doces, flores, frutas verdes, gelo, hortaliças, legumes verdes, leite, limonadas gazosas, manteiga fresca, neve, ovos, pão e queijos frescos.

Até 200 kilometros 60 réis por tonelada e kilometro

De 201 a 500 kilometros 55 réis por tonelada e kilometro, não podendo o preço de cada 40 kilogrammas ser inferior a 420 réis.

De 501 kilometros em diante 50 réis por tonelada e kilometro, não podendo o preço de cada 40 kilogrammas ser inferior a 463 réis.

Preços excepcionaes

1.º Sardinha fresca ou salpicada, ostras, mariscos e escabeches

De qualquer das estações compreendidas entre Lisboa e Porto, bem como da Figueira da Foz para as fronteiras de Badajoz ou Valência de Alcantara

2.º Todos os generos designados no § 2.º supra

Das mesmas estações de procedencia para qualquer das duas fronteiras ou vice-versa.

Por tonelada de 4:000 kilog.^{as}. réis 41\$160

Minimum de peso em qualquer dos casos. 50 kilog.^{as} ou pagando como taes

CONDIÇÕES

1.º Além dos preços supra cobrar-se-hão as despezas accessórias em conformidade com as respectivas tarifas.

2.º A Companhia declina toda a responsabilidade pelas diferenças de peso encontradas á chegada, sempre que os volumes não apresentem signaes de defraudação, bem como pelas avarias naturaes d'esta classe de transportes.

Equalmente não toma responsabilidade pelas demoras que estas remessas possam sofrer, originadas por causa de força maior, obrigando-se unicamente a que sigam ao seu destino pela mesma velocidade com que forem transportados os passageiros que seguirem desde a origem no mesmo comboio.

Tambem não responde a Companhia pelas expedições cujo acondicionamento não dê garantia de sufficiente resguardo do contheudo, nem pelas avarias de extravasamento ou deterioração do peixe transportado em canastras sem o devido resguardo exterior de madeira, considerando este transporte como a granel.

3.^a A Companhia só se obriga a effectuar os transportes dos generos designados no § 2.^o pelos comboios mixtos devendo ser entregues nas estações expedidoras, pelo menos 3 horas antes da partida do comboio.

4.^a As remessas taxadas por esta tarifa deverão sempre ser expedidas em porte pago á partida.

5.^a Para gozar da applicação da presente tarifa a mercadoria deve ser acondicionada em canastras resguardadas por grades de pau, que permittam o carregamento dos volumes uns sobre outros, sem lhes deteriorar o contheudo.

6.^a Cada volume deve trazer distinctamente a marca, para evitar que se confunda com outros de identica forma ou natureza. Esta marca deverá ser especificada na respectiva nota de expedição.

7.^a Todas as expedições que não preencham as condições supra, não serão taxadas por esta tarifa.

8.^a O regresso das taras vasias terá logar gratuitamente, porém, por pequena velocidade, comtanto que se comprove o transporte previo das mesmas taras cheias, até 15 dias antes.

9.^a Ficam em vigor todas as condições das tarifas geraes em tudo que não sejam contrarias ás prescripções da presente.

10.^a Esta tarifa será applicavel não só ás expedições de serviço interno como tambem, no percurso d'esta Companhia, ás directas procedentes das linhas do Minho e Douro, Beira Alta, linha de Alfarellos á Figueira, Madrid-Caceres-Portugal, Madrid, Zaragoza e Alicante etc., ou ás mesmas destinadas.

11.^a Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial n.^o 1 de 26 de junho de 1887.

N. B. Os preços excepcionaes supra, só serão applicados ás procedencias ou destinos da Figueira da Foz quando a ligação por Alfarellos fôr aberta á exploração

Lisboa, 1 de Julho de 1888.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes.

