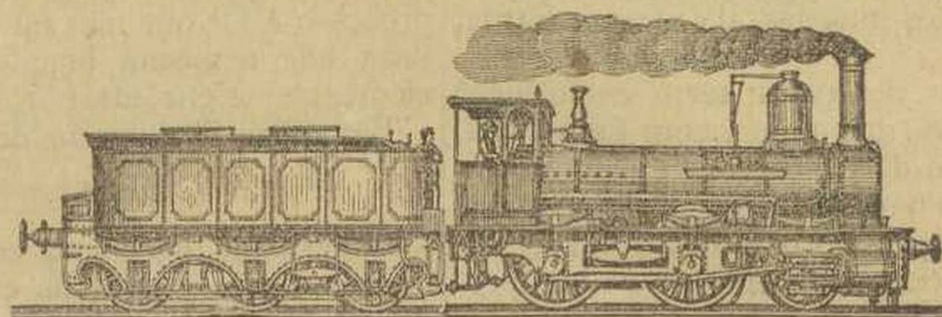


# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑHA

NAVEGAÇÃO  
—  
COMMERCIO  
—  
PORTOS



CORREIOS  
—  
TELEGRAPHOS  
—  
MINAS

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

CORRESPONDENTES E REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO

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

### AVISO IMPORTANTE

Por accordo com as direcções respectivas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* distribue sempre, como annexos as tarifas especiaes 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, comestiveis, etc.

Vidé 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 official — 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 á 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 accionistas — 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

**S**OB 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, suggeriu-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 accidentes nas vias ferreas.

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

Para realisar esta idéa, estabelecemos em cada um dos postos dos ditos guardas um simples galvanometro, pondo-os todos em communicação, por meio de uma linha semelhante ás linhas telegraphicas.

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

Estabelecido isto, e sabendo-se que o desvio da agulha d'um galvanometro tem lugar para cada um dos lados da posição de equilibrio, segundo o sentido da corrente que por elle circula, resta apenas escrever no limbo dos galvanometros «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 electrica 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 galvanometros marcarão, por exemplo: «trens descendentes» de modo que todos os guardas poderão fazer signal de paragem a qualquer trem ascendente que appareça.

Póde acontecer que o chefe da estação se esqueça de dar o signal de partida, e n'este caso os galvanometros 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 annunciasssem ao mesmo tempo a sahida dos seus trens.

Em tal caso circulariam pelos galvanometros 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 annuciado.

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 precaução, 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 propria 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 systema 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 occupados na occasião da passagem do comboio, e cuja distracção, retardando o aviso por alguns instantes, pôde dar lugar a uma catastrophe inevitavel.

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 influencia a dos outros.

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

Tambem se pode applicar este systema 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 «precaução» aos seus respectivos trens.

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

O guarda que depara com uma causa qualquer que pode offerecer perigo ao trem que se aproxima, e que receia não o poder fazer parar a tempo, 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 precaução, 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 necessario 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 desaparecer a questão de despesa.

Assim, em lugar de simples galvanometros que estariam sujeitos a ter as respectivas agulhas desmagnetisadas, ou ainda peor, o seu magnetismo invertido, pelas influencias atmosphericas, muito preferivel nos parece augmentar um pouco a despesa, e empregarapparelhos 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 recommendado á direcção de um dos nossos caminhos de ferro, promptificando-nos a estabelecê-lo 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.<sup>a</sup> 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 occupar-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.<sup>a</sup> conclusão diz:

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

A justificação d'este pedido, que encontramos no relatório 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 teem em que oc-



cupar-se e que precisam do sustento necessario para viver, enquanto que n'outros sitios ha salarios elevados e falta de braços.»

Como esta decima conclusão, em que griphamos as ultimas palavras, está em antinomia com a 1.<sup>a</sup> em que se pede que não se promova o augmento dos salarios agricolas!

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

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 comecemos por saber, e sabem-n'ó tão bem como nós os membros do congresso agricola, 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 circumstancias dos luctadores da enxada, para requerer um beneficio que só aproveita ao grande cultivador, de vastas propriedades, porque ao proprio pequeno agricultor não utiliza 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 commiserção do congresso pela classe dos trabalhadores ruraes que no seu primeiro periodo aventa a ideia de que não se lhes promova o augmento dos salarios.

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 augmentar os proventos 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 esperançados de não ter que voltar ao assumpto. Até hoje ninguém ainda contradisse as nossas affirmações e por mais que possamos attribuir este silencio á pequenez da nossa voz, não podemos deixar de o considerar um pouco uma resultante da irrespondivel força das grandes verdades com que temos combatido.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria  
DIRECCÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS  
2.<sup>a</sup> repartição  
CAMINHOS DE FERRO

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que, para a construcção do 3.<sup>o</sup> lanço da 2.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendido entre Fundão e Covilhã, approved por portaria de 2 de julho de 1887, seja declarada a urgencia da expropriação de oito parcelas de terreno, com os n.<sup>os</sup> 1, 12, 41, 59, 63-A, 65, 81 e 91, situadas as n.<sup>os</sup> 1, 12, 41, 59, 63-A e 65 na freguezia do Fundão, e as n.<sup>os</sup> 81 e 91 na freguezia de Alcaria, todas no concelho do Fundão e districto de Castello Branco, pertencentes: a n.<sup>o</sup> 1 a herdeiros de Francisco Roballo, a n.<sup>o</sup> 12 a Maria dos Anjos, a n.<sup>o</sup> 41 ao dr. Paulo de Oliveira, a n.<sup>o</sup> 59 a Ayres Paes de Lima Castello Branco, as n.<sup>os</sup> 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 parcelares 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 approvar 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 portuguezes, 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 effeitos 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 portuguezes que, para a construcção do tunnel da linha ferrea urbana auctorizada em dupla via pela candição 1.<sup>a</sup> 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.<sup>os</sup> 7, 8, 9, 10 e 11 seu solo e sub-solo, pertencente a n.<sup>o</sup> 7 a D. Amalia Pamplona, a n.<sup>o</sup> 8 a D. Maria Gertrudes da Conceição e Silva, a n.<sup>o</sup> 9 a Lucas da Silva Reis, a n.<sup>o</sup> 10 a Joaquim de Sousa Leal e a n.<sup>o</sup> 11 a Jean Henri Ramel, todas situadas na freguezia de S. José, concelho de Lisboa (2.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> 288.<sup>o</sup> do codigo 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, tatado 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 parcelares 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.—PRINCIPE REGENTE.—*Emygdio Julio Navarro*.

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, que para a construcção do primeiro lanço da 1.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendido entre a estação de Abrantes na linha de leste, e a ribeira de Eiras (margem direita), approved por portaria de 18 de abril de 1887, seja declarada a urgencia da expropriação de 27 parcelas de terreno com os n.<sup>os</sup> 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.<sup>os</sup> 3 e 7, na freguezia de S. Miguel, a n.<sup>o</sup> 41 na freguezia de S. João, as n.<sup>os</sup> 60, 68-A, 76, 78, 97, 102, 106, 111, 113, 115, 116-B, 126, 128 e 130 na freguezia de S. Vicente, a n.<sup>o</sup> 152 na freguezia das Mouriscas, as n.<sup>os</sup> 226, 232, 234, 249, 250, 252, 253 e 256 na freguezia de Panascoso, todas no concelho de Abrantes, districto de Santarem e a n.<sup>o</sup> 291 na freguezia e concelho de Mação, do mesmo districto; pertencentes a n.<sup>o</sup> 3 a D. Custodia Pimenta Almeida Beja, a n.<sup>o</sup> 7 a João de Oliveira, a n.<sup>o</sup> 41 ao visconde do Tragal, a n.<sup>o</sup> 60 ao dr. Zeferino Candido Falcão Pacheco, as n.<sup>os</sup> 68-A, 76, 78, 97, 102, 106, 111, 113, 115 e 116-B a José da Costa Oliveira Falcão, as n.<sup>os</sup> 126 e 128 a João Nogueira; a n.<sup>o</sup> 130 a Manuel Ferreira Beirão Rnivo a n.<sup>o</sup> 152 a Francisco Gomes de Almeida as n.<sup>os</sup> 226, 232, 234, 249 e 252 a Francisco Pires Tavares, as n.<sup>os</sup> 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 parcelares 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 lance da 2.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendido entre Alpedrinha e Fundão, approvada 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 districto 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 parcelares, 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 districto 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 Patrocinio, 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 parcelares, 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 approvar a planta cadastral da parte entre os kilometros 17,600 e 19,059 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 effectos devidos.

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

Para o director da fiscalisação 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 approvar 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 dependencias das referidas estações bem assim o projecto da alteração, indicada na planta geral da estação do Estoril do desvio e passagem do nivel 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 approvado por portaria de 30 de abril ultimo.

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

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

## EMPREITADA GERAL 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 districto 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, offerecendo 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 maritima.

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'aquella praça anciosamente 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 colleção.

E' de uma enorme vantagem, para todos que teem que tratar d'estes assumptos, 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 districto 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 distincto 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 praso de um mez para declarar que acceta 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 praso 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 fôrma de resolver esta materia era abrir-se concurso publico.

A este discurso respondeu o sr. presidente, tendo sido previamente prorogada a sessão até se votar este assumpto, sendo finalmente approved 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.<sup>a</sup> secção d'esta linha, e parece que até o fim do anno se realisará a abertura das secções 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> 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 utiliza 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 Principe, vá terminar no largo de S. Roque.

O mesmo senhor obriga-se a organizar uma companhia só com o capital indispensavel para a installação d'esta linha, e a dividir com a camara 50 0/0 depois de deduzida a importancia necessaria para pagar o juro aos seus accionistas na razão de 6 0/0

## TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO

(O ANNEXO 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 ellas 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 visinho reino, com a sardinha mariscos e escabeches do nosso paiz, em perfeita egualdade de condições, seja qual fôr a sua procedencia, do sul ou do norte.

Até hoje só áquellas procedencias era dado levar a sardinha, que constitue um dos mais importantes generos alimenticios 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 succede com respeito a fructas e outros generos alimenticios.

Para melhor apreciação da redução 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.ª 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 redução 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 actuaes*

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 indústrias 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 empresas, 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 167700 réis em 1.ª classe, e 137900 réis em 2.ª O praso de validade é de 20 dias.

O 2.º tem o percurso de 1:350 kilometros desde Lisboa ao Entroncamento, Porto, Trofa, Guimarães, Famalicão, Povia 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 egual praso.

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, Povia 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 são 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 extremo contrario, e d'ahi regressar á sua estação, sem mais pagamento suplementar.

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

O praso de validade começa a contar-se desde o dia em que o passageiro começa a viagem. Expirado este praso 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 realisar 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 fôrma a precisar o itinerario que se pôde seguir, mas não se trata, nem era possível tractar-se sem alongar consideravelmente essas indicações, dos pontos intermedios, mas de grande importancia. que ha no transitio, e que o publico frequenta muito, especialmente n'esta epocha de banhos e aguas.

Por exemplo, devemos notar que o passageiro que quizer ir ás aguas dos Pyreneos, deve tomar bilhete do 5.º itinerario indo até Pau, Tarbes ou Montrejeau (antes de Toulouse) parando ahi para se dirigir a Bagneres de Bigorre, Pierrefite, 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 apeiar-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 tomando 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 fôrma, viagens para todos os pontos da Europa central e da Africa mediterranea.

Explicaremos:

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

Suppondo que um passageiro deseja partir de Lisboa visitar Madrid, Bordeus, Paris, tomar aguas em Vichy, seguir a Marselha, Turin, Genova, Roma, Napoles, 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, pôde, ou seguir a Madrid, ou tomar ali o comboio 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 actuaes 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 197790 se não fôr a Madrid ou 227740 réis se fôr.

Muitos outros itinerarios se podem seguir por este facil systema, a difficuldade é que o publico não tinha até hoje uma publicação que por esta fórma 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 *commissinaire-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 operações 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<sup>bis</sup> de Orleans, que são especialmente as de que se trata) e não podem ser incluídos no preço total porque esses impostos são applicados por fracções indivisiveis 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 transacções do commercio.

Emquanto aos gastos das fronteiras, taes despezas não existem, porque, por accordo entre as companhias, são estas que as supportam, considerando-as incluídas nos preços do transporte.

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

Diz assim:

Por accordo 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 incluídos 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 operações 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 Caceres 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.—Emquanto 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 almocreves que expedem pelo caminho de ferro para Lisboa. Os principaes, e que ali teem residencia, são José Moraes e Antonio Gregorio; os demais não teem morada fixa; negociam segundo o ponto que mais lhes convem.

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

### EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

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

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

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

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

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

Adiante eleva-se um tramo da grande ponte sobre o Guadiana, na estrada de Evora e Mourão, que está sendo construida por aquella empresa, 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, cylindros para estradas, prensas para vinho e azeite, gruas para fornecimento d'agua ás machinas dos caminhos de ferro, desenhos da bonita estufa construida 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 construção da ponte internacional, etc., e ainda, nas paredes, admiram-se em grande quantidade as amostras de mil pequenos objectos de ferro, para uso industrial e domestico, como ferramentas, estantes, salvas, mesas, cadeiras, etc.

Como annexo da instalação 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 empresa.

## BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 14 de agosto de 1888.

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

Com effeito, os mercados financeiros allemães e inglezes deram prova de janeiro a junho, d'uma tal actividade, que seria muito natural que a segunda metade do anno constituísse um período de repouso.

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

A taxa cada vez menor a que se capitalisam os valores francezes, sobretudo os que pela solidez e segurança que apresentam, são sempre objecto d'activa procura, é já reputada insufficiente para emprego. D'ahi o favor com que vão sendo acolhidas as emissões de valores exóticos, que as grandes casas francezas não receiam já offerecer á subscrição publica, desde que notarão 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 succede com a nossa. E até vamos ter em breve uma importante operação de credito do thesouro portuguez.

Está assignado, com effeito, o contracto para a emissão de um novo empréstimo de 4 1/2 %, cujo producto é destinado ao pagamento ás fabricas de tabacos e ao reembolso das obrigações de 5 % do empréstimo de 1881, actualmente em circulação. Ignoram-se, por emquanto 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 inscrições, papel que serve de tipo regulador ao mercado, n'um mez subiram dous pontos e meio comquanto seja difficil desarreigar 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 attingido o limite maximo de preço d'estes titulos. Depois quando attingiram 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 inscrições não acompanhassem esse movimento.

Começa-se até já 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 inscrições, cumpre-nos registrar a melhoria de cotações do empréstimo 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 92.7000 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 recommencam a ser acolhidos os titulos d'empresas bancarias. Como é sabido, com excepção do Banco de Portugal, as cotações fracamente sustentadas indicavam, de sobejo, a pouca attenção que taes 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 inscrições, ás quaes o preço actual garante, pelo menos durante os annos mais proximos, rendimento superior ao que rasoavelmente se pode esperar do Banco para quem adquira agora as acções, ao alto preço a que se cotam.

Nos demais valores tornou-se apenas notavel 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 augmento 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
<b>Fundos publicos.</b> —Inscrições d'assentamento		
S. C. ....	60.20	62.75
Inscrições de assentamento, coupons, s. c.	60.20	62.75
Fundos externos.....	62.65	64.35
Empréstimos de 1879.....	90.900	91.500
"    1881, assentamento.....	91.100	91.800
"    1881, coupons.....	91.100	91.500
"    1888, 4 1/2 %.....	21.300	21.800
Fundos hespanhoes internos s. c.....	66.15	—
"    "    externos s. c.....	68.30	—
<b>Obrigações.</b> —Predias 4 1/2 % assentamento	—	88.000
"    "    5 1/2 % assentamento..	91.800	92.800
"    "    5 1/2 % 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 através d'Africa.....	81.700	83.000
<b>Acções.</b> —Banco de Portugal.....	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
"    Lezírias.....	587.000	600.000
"    Gaz de Lisboa.....	138.000	130.000
"    Aguas de Lisboa.....	39 1/2 %	—
"    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 annunciada, só recebe propostas para empréstimos hypothecarios em obrigações do juro de 4 e meio por cento, garantindo aos mutuarios 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 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. Mech.ª	30.500	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Obrig. C. R. Port.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» Beira Alta..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» C. Nacional	88.800	88.800	88.500	83.500	88.500	88.500	88.600	..	..	..	88.700	..	..	..	..
» Atr. Africa.	85.300	84.500	84.500	84.500	84.000	84.000	84.000	83.300	..	83.000	83.000	83.300	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.ª h.	385	383	383	384	384	385	383	385	383	382	..	..	..	..	..

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DIFFERENÇA				DESDE 1 DE JANEIRO TOTAES		
		1888			1887			A MAIS		A MENOS		1888	1887	
		KIL	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL	TOTAES	KILO- METRI- CAS	TOTAES	KILO- METRI- CAS	TOTAES	KILO- METRI- CAS			
PORTUGAL			Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	
Companhia Real	Leste e Norte	23 29 Julho	506	43.400:000	85:770	506	39.100:000	77:272	4.300:000	8:498	..	..	1.365.800:000	1.307.600:000
		30 4 Agosto	.	58.000:000	114:024	.	48.100:000	95:059	9.900:000	19:565	..	..	1.423.800:000	1.335.760:000
		23 29 Julho	72	1.000:000	13:889	72	930:000	12:916	70:000	973	..	..	26.170:000	35.810:000
	Ramal de Cac.	30 4 Agosto	.	1.240:000	17:222	.	1.160:000	16:111	80:000	1:111	..	..	27.410:000	36.970:000
		23 29 Julho	2	140:000	70:000	2	160:000	80:000	..	..	20:000	10:000	4.395:000	4.480:000
	" " Coim.	30 4 Agosto	.	140:000	70:000	.	160:000	80:000	..	..	20:000	10:000	4.535:000	4.640:000
		23 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
	Cintra-Torres	30 4 Agosto	.	8.126:000	109:810	.	5.853:500	79:101	2.272:500	30:709	..	..	148.509:580	84.524:560
		23 29 Julho	152	3.834:000	25:223	.	..	..	..	..	..	..	55.640:140	..
	Tor. <sup>as</sup> F. Alf. <sup>los</sup>	30 4 Agosto	.	4.015:000	26:414	.	..	..	..	..	..	..	59.655:140	..
		23 29 Julho	8	594:000	74:250	.	..	..	..	..	..	..	5.084:800	..
	Cintura .....	30 4 Agosto	.	671:000	84:000	.	..	..	..	..	..	..	5.755:800	..
Sul e Sueste ...	1 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 14 "	.	10.710:800	29:670	.	9.113:160	27:203	1.597:730	2:467	..	..	..	270.220:495	
Minho .....	15 21 "	145	7.499:469	51:720	145	7.225:703	49:832	273:766	..	..	..	256.779:055	198.816:568	
	22 28 "	.	..	..	.	..	..	..	..	..	..	212.063:180	..	
Douro .....	15 21 "	200	7.329:030	36:649	170	6.790:203	39:943	538:827	..	..	3:298	213.329:712	230.192:808	
	22 28 "	.	..	..	200	..	..	..	..	..	..	..	..	
Beira-Alta .....	16 22 "	253	7.257:785	28:489	253	6.055:194	23:933	1:202:591	4:556	..	..	164.838:745	153.385:552	
	23 29 -	.	..	..	.	..	..	..	..	..	..	..	..	
Porto á Pova...	- - -	.	..	..	.	..	..	..	..	..	..	..	..	
Guimarães .....	1 7 -	34	2.435:515	71:632	34	2.216:020	65:177	219:495	6:455	..	..	26.496:920	23.453:540	
	8 14 -	.	1.454:255	42:772	.	1.419:745	41:757	34:510	1:015	..	..	27.951:175	24.873:285	
HESPAÑA			Pesetas	Peset.		Pesetas	Peset.	Pesetas	Peset.	Pesetas	Peset.	Pesetas	Pesetas	
Norte .....	15 21 Julho	2776	1.387:966	499:08	2766	1.341:025	483:43	46:941	16:55	..	..	32.551:456	34.668:634	
	22 28 "	.	1.341:746	483:33	.	1.338:430	482:14	3:316	1:19	..	..	33.893:202	36.007:064	
Alicante .....	15 21 "	2672	966:873	361:85	2672	951:134	355:96	15:739	5:89	..	..	27.724:269	28.577:810	
	22 28 "	.	850:303	318:23	.	911:523	340:80	..	..	61:220	22,57	28.574:572	29.489:333	
Andaluzes .....	9 15 "	793	191:180	240:98	793	183:855	231:84	7:325	9:14	..	..	5.894:529	5.964:216	
	15 21 "	429	51:720	120:56	429	63:289	147:52	..	..	11:569	26,96	1.645:489	1.680:832	
Madrid-Caceres.	22 28 "	.	58:453	136:25	.	74:255	173:09	..	..	15:802	36,84	1.703:942	1.755:087	



## 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 exercicio de 1887, dá os resultados seguintes:

Natureza do transporte	Fronteira de Badajoz				Fronteira de Valencia de Alcantara			
	1886	1887	Differenças em 1887		1886	1887	Differenças em 1887	
			A mais	A menos			A mais	A menos
<b>Quantidades</b>								
Passageiros (numero)	20.335	21.222	887	—	13.752	18.463	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	—
<b>Importancias</b>								
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	17:461\$359	13:022\$700	—	4:138\$659
Pequena ..	89:774\$084	80:612\$300	—	9:161\$784	101:902\$646	122:629\$100	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 despesas nas linhas de leste e norte e ramaes de Cáceres e Coimbra foram:

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

Esta differença corresponde a 2,55 % de augmento de despesa.

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

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

Em 1887 tivemos um percurso a mais de 130.743 kilometros, devido aos comboios, rapidos bi-semanaes 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 augmento da despesa devido ao maior percurso dos

comboios, tivemos tambem uma despesa extraordinaria de réis 15:209\$105 proveniente da construcção de novos caes de mercadorias, novas vias necessarias para satisfazer ao desenvolvimento do trafego 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 ellas se referem, visto virem augmentar o activo, fossem tomadas á conta da exploração do exercicio, afim de não abrir a conta d'estabelecimento das diversas linhas em exploração com verbas de despesa, que são a consequencia das necessidades do augmento de movimento das mesmas linhas.

O vosso Conselho de administração tambem julgou conveniente, no presente exercicio, augmentar a importancia que era annualmente levada á conta de amortisação 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 mappas seguitntes:



## Linhas de Leste e Norte

Serviços	1886 réis	1887 réis	Diferenças em 1887	
			a mais Réis	a menos Réis
Administração e Direcção.....	91:411\$950	81:399\$459	-	10.012\$791
Movimento e Trafego.....	187:816\$129	202:998\$333	15.182\$204	-
Via e obras.....	156:444\$327	154:312\$656	-	2:101\$671
Material e Tracção.....	226:751\$510	237:925\$772	11.174\$262	-
Despezas geraes.....	57:983\$315	44:395\$031	-	13:588\$284
Despezas extraordinarias.....		14:563\$478	14.563\$478	-
Total.....	720:377\$231	735:594\$429	15.217\$198	-
<i>Por kilometro de Via.....</i>	<i>(506)</i>	<i>(506)</i>	-	-
Administração e Direcção.....	180\$656	160\$868	-	19\$788
Movimento e Trafego.....	371\$181	401\$182	30\$001	-
Via e obras.....	309\$118	304\$966	-	4\$152
Material e Tracção.....	448\$126	470\$209	22\$083	-
Despezas geraes.....	144\$588	87\$737	-	26\$851
Despezas extraordinarias.....		28\$781	28\$781	-
Total.....	1:423\$669	1:453\$743	30\$074	-

## Ramal de Caceres

Serviços	1886 réis	1887 réis	Diferenças em 1887	
			A mais réis	A menos réis
Administração e Direcção.....	6:416\$882	6:236\$423	-	180\$459
Movimento e Trafego.....	11:008\$001	11:435\$875	427\$874	-
Via e Obras.....	15:003\$637	15:444\$028	440\$391	-
Material e Tracção.....	15:666\$274	18:441\$586	2:775\$312	-
Despezas geraes.....	2:278\$654	2:552\$189	273\$535	-
Despezas extraordinarias.....		602\$004	602\$004	-
Total.....	50:373\$448	54:412\$105	4:038\$657	-
<i>Por kilometro de Via.....</i>	<i>(72)</i>	<i>(72)</i>	-	2\$505
Administração e Direcção.....	89\$122	86\$617	-	5\$505
Movimento e Trafego.....	152\$889	158\$832	5\$943	-
Via e Obras.....	208\$384	214\$500	6\$116	-
Material e Tracção.....	217\$587	251\$966	34\$379	-
Despezas geraes.....	31\$649	35\$447	3\$798	-
Despezas extraordinarias.....		8\$361	8\$361	-
Total.....	699\$631	755\$723	56\$092	-

## Ramal de Coimbra

Serviços	1886 réis	1887 réis	Diferenças em 1887	
			A mais réis	A menos réis
Administração e Direcção.....	503\$649	450\$989	-	52\$660
Movimento e Trafego.....	3:773\$960	3:967\$665	193\$705	-
Via e Obras.....	52\$395	451\$499	399\$104	-
Material e Tracção.....	4:283\$685	4:322\$139	38\$454	-
Despezas geraes.....	204\$733	177\$290	-	27\$443
Despezas extraordinarias.....		43\$623	43\$623	-
Total.....	5:818\$422	6:413\$205	594\$783	-
<i>Por kilometro de Via.....</i>	<i>(2)</i>	<i>(2)</i>	-	26\$330
Administração e Direcção.....	251\$824	225\$494	-	26\$330
Movimento e Trafego.....	1:886\$980	1:983\$833	96\$853	-
Via e Obras.....	26\$198	225\$749	199\$551	-
Material e Tracção.....	641\$843	661\$069	19\$226	-
Despezas geraes.....	102\$366	88\$645	-	13\$721
Despezas extraordinarias.....		21\$812	21\$812	-
Total.....	2:909\$211	3:206\$602	297\$391	-
<i>Por kilometro de trem.....</i>	<i>(8.374)</i>	<i>(8.824)</i>	-	9
Administração e Direcção.....	60	51	-	1
Movimento e Trafego.....	451	450	-	1
Via e Obras.....	6	51	45	3
Material e Tracção.....	153	150	-	3
Despezas geraes.....	25	20	-	5
Despezas extraordinarias.....		5	5	-
Total.....	695	727	32	-



## Total d'estas linhas

Serviços	1886	1887	Differenças em 1887	
			a mais Réis	A menos Réis
Administração e Direcção .....	98:332\$481	88:086\$571	—	10:245\$910
Movimento e Trafego .....	202:398\$090	218:401\$873	15:803\$783	—
Via e Obras .....	171:470\$339	170:208\$183	—	1:262\$156
Material e Tracção .....	243:701\$469	257:389\$497	13:688\$028	—
Despezas geraes .....	60:466\$702	47:124\$510	—	13:342\$192
Despezas extraordinarias .....	—	15:209\$105	15:209\$105	—
<b>Total .....</b>	<b>776:569\$101</b>	<b>796:419\$739</b>	<b>19:850\$638</b>	<b>—</b>
<i>Por kilometro de Via .....</i>	<i>(580)</i>	<i>(580)</i>		
Administração e Direcção .....	169\$538	151\$874	—	17\$664
Movimento e Trafego .....	349\$310	376\$555	27\$245	—
Via e Obras .....	295\$638	293\$462	—	2\$176
Mat. rial e Tracção .....	420\$174	443\$775	23\$601	—
Despezas geraes .....	104\$252	81\$249	—	23\$003
Despezas extraordinarias .....	—	26\$223	26\$223	—
<b>Total .....</b>	<b>1:338\$912</b>	<b>1:373\$138</b>	<b>34\$226</b>	<b>—</b>
<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
Despezas geraes .....	38	27	—	11
Despezas extraordinarias .....	—	9	9	—
<b>Total .....</b>	<b>486</b>	<b>460</b>	<b>—</b>	<b>26</b>

## RENOVAÇÃO DA VIA NAS LINHAS DE LESTE E NORTE

Durante o exercicio de 1887, fez-se a renovação de 10:108 metros de via com carris d'aço. 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 27400 por acção 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'Abranches Bizarro.*  
*Henrique de Maia Cardoso.*

## ARREMAÇÕES E CONCURSOS

**Dia 17** Secretaria da Secção de architectura da Direcção de Obras Publicas do districto de Lisboa—100 taboas de casquinha, 27 vigas de pitchpine e 400 m<sup>3</sup> d'areia.

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

**Dia 18** secretaria da 2.<sup>a</sup> secção da direcção de obras publicas, do districto d'Evora—trabalhos e fornecimentos para a estrada districtal n.º 108—lanço a través da Villa de Portel, reconstrução 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.ºs 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 Povia 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 **25** 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 materiaes para a obra da Escola Industrial «Francisco de Hollanda» na cidade de Guimarães: Excavações para fundações, 1:639,30. Alvenaria nos alcerces, 1:326,30. Alvenaria nos alcados e divisões anteriores, 1:395,14. Alvenaria aparelhada, 78,65. Cantaria 190,55. Perplanho, 64,21.

## 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 Portuguesa

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

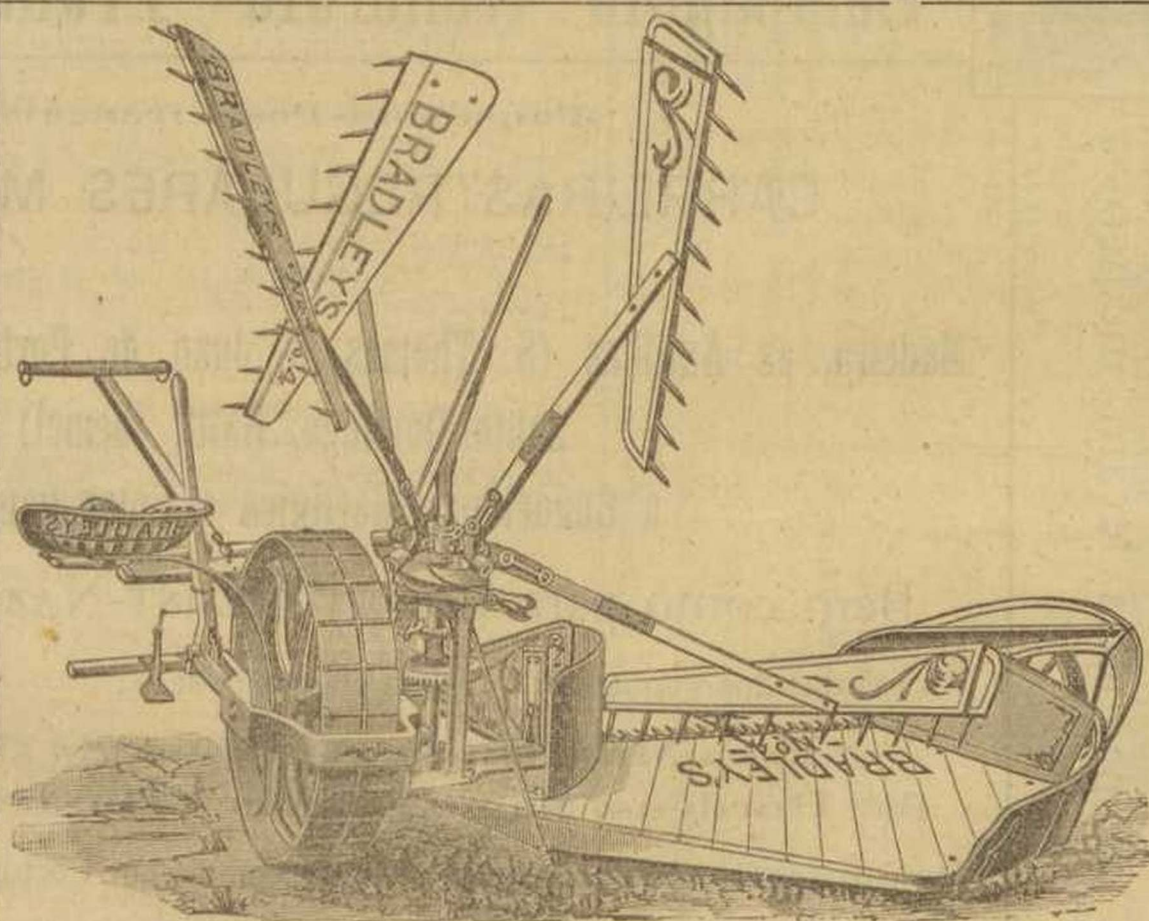
Aduos chimicos e organicos para todas as culturas unicos preparados em Portugal bem pulverisados e premiados com Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

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

**LUIZ A. REBELLO DA SILVA**

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

VACCINA «PASTEUR»  
PARA  
Gado

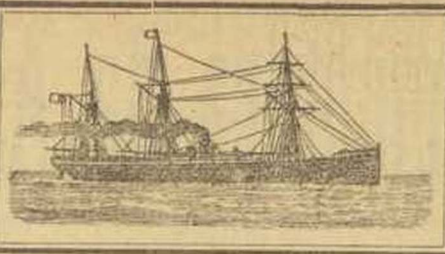


VACCINA «PASTEUR»  
PARA  
Gado

**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  
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

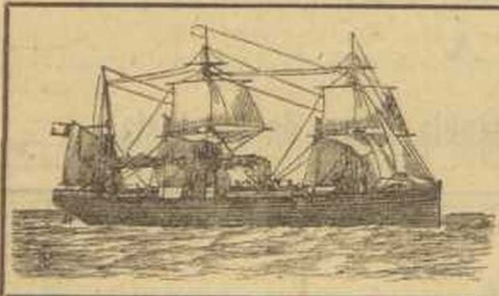
	Réis	1. <sup>a</sup> classe		3. <sup>a</sup> classe	
		Ida	Ida e volta	Ida	Ida e volta
Pernambuco.....		70\$000	105\$000	36\$000	54\$200
Bahia.....	"	75\$000	112\$000	36\$000	54\$200
Rio de Janeiro .....	"	80\$000	120\$000	40\$000	60\$400
Santos .....	"	80\$000	120\$000	40\$000	60\$600

Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.<sup>o</sup>

F. Garay & C.<sup>a</sup>

Estes vapores tem magnificas accomodações 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.



## 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 sahidas 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.<sup>a</sup>

10, Rua dos Fanqueiros, LISBOA.

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



# 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

**Cezar Fereal**

Calle de la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

**August Blumenthal - HAMBURGO**



## EMPRESA 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 approved por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, cannos, 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, alfandega 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 encaçamento 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 CHLORETADAS

DA

## AMIEIRA

*Unicas em Portugal e Hespanha*

Premiadas nas Exposições Agricola de Lisboa em 1884 Industrial do Porto em 1887

## Epoca Balnear

*De Maio a Outubro*

BANHOS THERMAES, HOTEL, BILHAR, SALA DE LEITURA, CAFÉ, JOGOS DE SALA, JARDIM,

GYMNASIO, MEDICO E SOCCORROS 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, mesenterio, etc., leucorrhœas, varias formas de anemia e chlorose e alguns casos de hydropesia, etc.*

PREÇOS DO HOTEL, 1:000 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 kilometro 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 ás Caldas da Amieira.

ESCLARECIMENTOS E INFORMES NO

**ESCRITORIO DA COMPANHIA EM LISBOA**

*Rua Augusta, 166, 1.º*

## FUNDIÇÃO PRIMITIVA VALENCIANA

E OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

**ME. Marco & C.ª**

*(Sucesores de Cases)*

VALENCIA-199, San Vicente, 199 - HESPAÑA

Diplomas de honra: Madrid e Valencia em 1883

14 primeiros premios em varias exposições

ARMACÕES, PONTES

*Caldes de vapor*

GRUAS E TORNOS

*Machinas de serrar*

MOINHOS

para arroz, farinhas e azei-

tonas

MACHINAS DE VAPOR

*de 2 a 400 cavallos. Grande economia*

EM CONSUMO DE COMBUSTIVEL

*sem competencia*

Catalogos e prospectos gratis

PRENSAS HYDRAULICAS

*e de parafusos*

NORAS E BOMBAS

*de todos os systemas*

MATERIAL COMPLETO

DE MINAS

Turbinas e Rodas hydraulicas

*Aparelhos para fabricas de chocolate*

FUNDIÇÃO DE TODAS AS CLASSES

MAQUINARIA COMPLETA

*para a fabricação de*

Ladrilhos, Mosaicos, Azulejos e Tijollos

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



# 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.

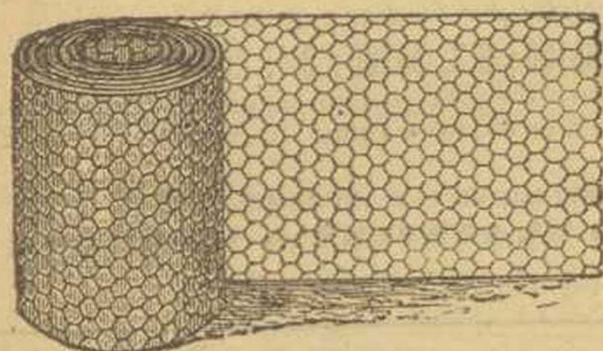
AGENCIA GERAL: I. LOTHINGERSTRASSE, VIENNA

### Agencias

Paris, 156, Boulevard Magenta.  
St.-Petersbourgo, 21, Gd Italienskaja.  
Berlin, Alt Moabit,  
Florença, 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 RIVIÉRE

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 galvanizada 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



## EMPRESA AFRICANA

DE  
NAVEGAÇÃO A VAPOR

## CARREIRA REGULAR

ENTRE

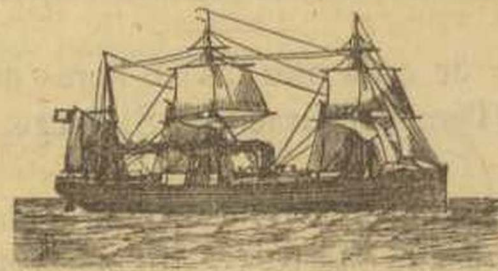
## LISBOA e os portos da AFRICA OCCIDENTAL

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

Os AGENTES

Henry Burnay & C.<sup>a</sup>

10, RUA DOS FANQUEIROS, LISBOA.



## Carreira Regular de Vapores

ENTRE

## Lisboa e Bordeus

Servida pelos vapores

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

AGENTES

Henry Burnay & C.<sup>a</sup>—Lisboa

Prytz & C.<sup>a</sup>—Bordeus





# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL N.º 4 — GRANDE VELOCIDADE

Para transporte de

# GENEROS 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, fructas 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 465 réis.

## Preços excepçionaes

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

De qualquer das estações comprehendidas 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.<sup>as</sup>. . . . . réis 44\$160

Minimum de peso em qualquer dos casos. . . . . 50 kilog.<sup>as</sup> ou pagando como taes

## CONDIÇÕES

1.ª Além dos preços supra cobrar-se-hão as despesas accessorias em conformidade com as respectivas tarifas.

2.ª 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.

Egualmente não toma responsabilidade pelas demoras que estas remessas possam soffrer, 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.<sup>a</sup> A Companhia só se obriga a effectuar os transportes dos generos designados no § 2.<sup>o</sup> pelos comboios mixtos devendo ser entregues nas estações expedidoras, pelo menos 3 horas antes da partida do comboio.

4.<sup>a</sup> As remessas taxadas por esta tarifa deverão sempre ser expedidas em porte pago á partida.

5.<sup>a</sup> Para gosar 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> Todas as expedições que não preencham as condições supra, não serão taxadas por esta tarifa.

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

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

10.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial n.<sup>o</sup> 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.*