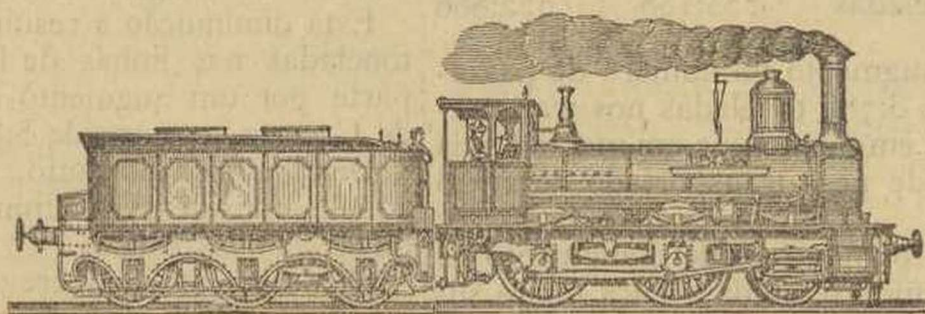


GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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.

Com os nossos numeros anteriores temos distribuido as seguintes tarifas especiaes:

Com o n.º 1—*M. L. n.º 1* mercadorias entre Portugal e Hespanha.

Com o n.º 2—*P. H. n.º 2*, passageiros para o Norte de Hespanha—*P. H. F. n.º 3*, passageiros para França.

Com o n.º 4—*Linha de Cintura de Lisboa* e publicamos a n.º 2, do Minho e Douro, carvão de pedra, e *ampliação da n.º 1*, cortiça e casca.

Com o n.º 6—*Do sul e sueste n.º 2*, cereaes, farinhas e legumes—*n.º 8* azeite, vinho e vinagres—e *n.º 12* palha e feno.

Com o n.º 7—*Idem n.º 11*, materias de construcção, — *n.º 14* adubos agricolas, correctivos, machinas agricolas e carvão mineral, — *C. A. n.º 1 de Cintra e Torres-Figueira*, bilhetes de ida e volta.

Com o n.º 8—*Idem n.º 4*, madeiras e *n.º 15*, sal.

Com o n.º 9—*L. M. G. n.º 1*, bilhetes directos para a Galliza — *C. A. n.º 2*, lenha, motano, fachina e *C. A. n.º 3*, carvão de pedra.

Com o n.º 10—*N.º 1 do sul e sueste*, gados—*L. M. G. n.º 2*, bilhetes de ida e volta para a Galliza e *n.º 1 de Foz Tua Mirandella*, mercadorias.

Com o n.º 11—*N.º 1 de grande velocidade*, generos frescos, comestiveis, etc.

Com o n.º 12—*C. A. n.º 4*, materias inflammaveis explosivas ou perigosas.

Com o n.º 14—Um folheto com 6 tarifas combinadas entre Portugal e França.

Ao todo 28 tarifas em 14 n.ºs

FALTA DE ESPAÇO

Por este motivo, com o qual luctamos continuamente, retiramos á ultima hora o contracto para os caminhos de ferro d'Africa, o que daremos no numero 16.

SUMMARIO

A rede portugueza em 1887.—Notas de viagem III—A *exposição de Barcelona*.—Parte official—*Portarias de 4, 5 e 6 de outubro—decreto de 20 de setembro e regulamento do imposto do transito*.—*Linha de Zafra a Huelva*.—O Tunnel da Mancha. —Companhia dos caminhos de ferro de Madrid a Zaragoza e a Alicante.—Carteira dos accionistas—*A linha de Plasencia a Astorga*.—Boletins financeiros, de *Lisboa*, por B. dos Santos; de *Paris* por G. P.—Cotações dos titulos dos caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e Paris.—Rendimento dos caminhos de ferro.—Exposição de caminhos de ferro.—Commercio portuguez.—Caminhos de ferro do Minho.—Linhas do Brazil.—O porto da Figueira—Desinerustante Marco-Olmos.—Linhas mexicanas.—Companhia real dos caminhos de ferro—*Leilão*.—Serviço dos caminhos de ferro.—Annuncios.

A REDE PORTUGUEZA EM 1887

I

Disse ha pouco o distincto economista francez Leroy Beaulieu, nos seus interessantes artigos que dão lei e conselho no movimento economico do seu paiz, fallando da expansão ferro-viaria europeia, que a França se resentia da multiplicidade das suas linhas ferreas construidas sem criterio e sem esperanças de rendimento remunerador, e d'ahi provinha a diminuição dos proventos d'esta importante industria n'aquelle paiz.

Se o illustre jornalista e banqueiro francez analysasse o nosso paiz, maiores motivos encontraria para justificar as suas asserções, porque, se bem que continuamente nos queixamos da pequenez da nossa rede, é certo que tão prudentemente ella tem sido em geral escolhida e construida, que os seus productos augmentam de anno para anno em todas as linhas, sem que, a não se dar uma crise economica, que só os pessimistas, accumulando calculos de possibilidades não provaveis, podem prevêr, seja licito esperar que essa progressão não continue por muito tempo.

Sentimos sempre agradável impressão ao vêr os resultados da exploração das nossas linhas ferreas melhorarem continuamente—e não tanto pelo prazer que nos causam os progressos d'essa industria, isoladamente, mas porque esses resultados são um reverbero do desenvolvimento do paiz no seu movimento interno e internacional.

Tratando do anno de 1887 temos a notar ainda um grande augmento de movimento e productos, em relação ao anno anterior, como vamos vêr.

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro explorou durante o anno, em Portugal: 1.º as linhas da antiga rede, leste, norte e ramaes de Cáceres e Coimbra, na extensão de 580 kilometros; 2.º desde 2 de abril, a de Lisboa a Cintra, 28 kilometros; desde 25 de maio, a de Cáceres a Torres Vedras, 46 kilometros. E ainda: desde 1 de agosto a parte da linha de Torres-Figueira-Alfarellos, comprehendida entre Torres Vedras e Leiria, na extensão de 97 kilometros.

A exploração d'estas ultimas linhas (Cintra-Torres e Torres-Alfarellos) foi feita por conta do serviço de construcção, considerando-se o seu começo de exploração definitiva em 1 de janeiro ultimo.

Tratando, pois, da antiga rêde, analysemos o seu movimento, que foi o seguinte, comparado com o do anno anterior:

	1887	1886
Passageiros, numero.....	1.351:310	1.275:695
Grande velocidade, toneladas.	18:938	15:252
Pequena velocidade, toneladas	553:138	555:886

Vêmos, pois, que o augmento no numero de passageiros foi de 73:615 e de 3:786 toneladas nos transportes de grande velocidade, enquanto que em mercadorias houve uma diminuição de peso transportado de 2:748 toneladas.

Em relação a passageiros nota-se que o augmento foi todo em 3.^a classe, elevando-se ainda a cifra muito superior áquella, porque compensou a diminuição que se deu nas duas primeiras.

Em numeros redondos o movimento por classes foi:

	1887	1886
1. ^a classe	130:000	135:000
2. ^a classe	276:000	307:000
3. ^a classe	944:000	833:000

Surprehendem estes resultados e poderiam dar lugar a suppôr-se um geral empobrecimento do paiz, ou tendo os passageiros abandonado as 1.^{as} e 2.^{as} classes para viajarem em 3.^a, ou tendo affluido a esta ultima classe os tristes emigrantes que abandonam a patria para irem a longes terras buscar alimento que lhes falta aqui.

Com os esclarecimentos, porém, que temos, podemos provar que a differença supra não deve attribuir-se a nenhum d'estes factos e tanto que o numero de bilhetes collectivos em 1887 em relação a 1886 é apenas de uns 3:000 a mais; portanto a segunda hypothese fica destruida.

Não foi tambem a primeira a origem d'esta differença, mas sim bem pelo contrario, ella significa uma prosperidade nas populações das provincias do norte do paiz, como vamos provar.

Com effeito, é sabido que uma grande parte das populações entre Oliveira de Azemeis e o Porto communicavam-se entre si pela estrada ordinaria, a pé. Desde 1 de julho do anno findo a Companhia dos caminhos de ferro, no intuito de attrahir á sua via este importante movimento, reduziu consideravelmente os preços dos seus bilhetes de 2.^a e 3.^a classes entre Ovar e o Porto e estações intermedias, e em virtude d'isto, o transporte que se fazia pela estrada passou a effectuar-se pela via ferrea, com mais commodidade e rapidez.

Para melhor explicação indicaremos o movimento de passageiros nos dois annos á partida d'essas estações, e em numeros redondos de 1:000 passageiros de 3.^a classe.

	1886	1887
Porto.....	32	41
Gaya.....	53	81
Valladares	6	9
Granja.....	12	22
Espinho.....	27	49
Esmoriz	14	21
Ovar.....	24	31

Isto é, só d'estas sete estações houve um movimento a mais de 86:000 passageiros em 1887, augmento que tambem não proveio de transferencia de 2.^a a 3.^a classe, porque na 2.^a tambem o numero em 1887 é superior ao de 1886.

Como as 3:000 toneladas de grande velocidade transportadas a mais são de menor importancia, começamos já com o que se refere á diminuição do trafego de mercadorias em pequena velocidade.

Veamos pois, d'onde proveio a diminuição de transporte de 2:748 toneladas, que accusam as estatisticas annuaes da antiga rêde explorada pela Companhia Real.

Esta diminuição é resultante de uma maior de 18:838 toneladas nas linhas de léste e norte, compensada em parte por um augmento de 15:781 toneladas no ramal de Caceres, e outro de 5:806 no de Coimbra.

Detalhemos, portanto, quaes foram os generos onde aquella consideravel diminuição se deu, para apurarmos quaes as suas causas.

O movimento de mercadorias nos dois ultimos annos, nas linhas de leste e norte, foi, em toneladas de 1:000 kilogrammas, o seguinte:

	1887	1886
Alcool, aguardente e bebidas fermentadas	10:509	9:928
Azeite	13:443	12:452
Peixe salgado.....	4:896	6:486
Bacalhau.....	2:656	2:218
Cal	10:681	9:634
Carvão mineral	17:468	13:452
Dito vegetal	10:383	8:527
Casca e cortiça	9:938	8:429
Couros e despojos de animaes...	3:548	3:209
Crystaes, louças	3:950	3:979
Desperdicios, borras	4:500	4:331
Comestiveis	11:172	10:099
Estrumes	1:109	969
Farinhas	18:925	16:230
Forragens	4:402	3:107
Fructas	6:899	7:149
Lã e algodão.....	6:673	7:286
Legumes.....	12:846	16:383
Linho	954	1:086
Madeiras.....	54:343	38:921
Marmores.....	3:736	2:242
Metaes em bruto e obra.....	15:717	14:797
Mineraes.....	3:389	3:646
Papel, livros.....	3:319	4:231
Phosphatos	25:282	16:616
Productos chimicos.....	8:397	11:396
Sal.....	15:735	17:232
Taras	20:880	46:776
Tecidos.....	9:592	8:561
Terras.....	6:661	6:539
Transportes de serviço e construção	39:058	27:295
Cereaes.....	21:698	18:996
Vinhos	89:708	130:884
Artigos diversos (em numeros redondos).....	13:000	14:000

A inspecção d'esta estatistica esclarece-nos sufficientemente para a apreciação que pretendemos fazer, mostrando que, em geral, em todos os generos se deu um augmento de movimento, exceptuando, porém, os legumes, os productos chimicos, sal, taras vasias e principalmente os vinhos.

Para a diminuição dos productos agricolas houve, em parte, a causa da menor producção, é certo, mas não se deve deixar de ter em vista tambem, em relação aos vinhos, que, por falta de accordo entre os compradores e os vendedores, este commercio se retrahiui bastante, ficando cheias muitas adegas, por os seus donos não quererem acceitar os baixos preços que lhes eram offercidos.

D'este facto proveio parte do deficit de 41:000 toneladas n'este artigo, mas egualmente devemos notar que 14:000 toneladas seguiram pela nova linha de Torres, distraídas do seu antigo curso pela de leste, e, portanto, a diminuição effectiva reduz-se a 28:000 toneladas.

O mesmo caso se reflecte na cascaria vasia, que diminuiu 6:000 toneladas, o que corresponde exactamente ás 42:000 a menos de cascos cheios, visto que o peso normal de cada um d'estes é de 700 kilogrammas e de 100 em vasio.

O augmento de phosphatos transportados na linha de leste reflecte-se tambem no trajecto do ramal de Caceres, concorrendo, em 9:000 toneladas, para as 15:781 que figuram a mais na estatística d'aquella pequena linha.

(Continúa).

NOTAS DE VIAGEM

III

A EXPOSIÇÃO DE BARCELONA

Não se póde esperar que n'uma folha da indole da nossa, em que a multiplicidade dos assumptos de que temos que occupar-nos nos leva todo o espaço, dêmos mais que uma noticia rapida, vaporosa mesmo, do que é este importante emprehendimento que enche de orgulho o nobre e industrial povo catalão.

A exposição que ostenta as suas installações no vasto parque de Barcelona, debaixo do ponto de vista comparativo com as que se tem realisado em outras cidades, como Paris, Londres, Philadelphia, Anvers, etc., ficará n'um certo grau de inferioridade, é certo, mas o que ninguem póde contestar é que, apreciada no seu merito absoluto, como demonstração da vida e da importancia do seu paiz, é muito notavel, muitissimo importante e digna de ser visitada.

Originou-a uma proposta do intelligente jornalista D. Eugenio Serrano de Casanovas, apresentada á camara municipal em 11 de março de 1885, pedindo a concessão de um terreno para edificar uma exposição internacional que devia inaugurar-se em 15 de setembro de 1887.

Concedido o terreno e uma subvenção de 90:000:000 réis, feitas já muitas edificações, inclusive a do palacio da industria, tendo a idéa tomado um tal desenvolvimento que impossivel se tornava reduzi-la ás modestas proporções em que havia sido concebida, o adjudicatario cedeu de novo á camara todo o material e edificios, pelo preço que foi fixado por peritos, tomando esta conta do encargo em 4 de novembro do anno findo.

O governo concedeu então um credito de 360:000:000 réis á camara de Barcelona, credito que será compensado pelos beneficios liquidados da exposição, para o que a camara tem que dar-lhe conta de todas as suas despesas e productos, organisou os serviços financeiros e nomeou os technicos que deviam dirigir os trabalhos.

A exposição, como já dissemos, foi estabelecida no parque de Barcelona, onde os seus edificios occupam uma superficie de 450:000 metros quadrados, sendo os principaes os seguintes:

Palacio da industria.—Consta de uma grande nave central de 125 metros de comprimento por 34 de largura, desdobrando-se para um e outro lado, em forma de semicirculo, em 6 naves rectangulares de 100×20 metros e outras 6 triangulares interpostas n'aquellas. A frente d'estas 25 naves corre uma galeria semicircular, que é destinada á venda de productos, alguns feitos ali

mesmo na exposição. O espaço occupado por este edificio é de 50:000^{m²}.

N'elle tomam logar, por zonas, em cada galeria, partindo da frente para o fundo das mesmas, os productos seguintes:

Materias primas de origem animal e vegetal, alimentos, estimulantes e bebidas.

Productos de curtimenta, industrias textis e seus assimilados.

Vestuario e seus accessorios.

Metaes manufacturados de todas as classes.

Iluminação, calorificação, cristaes, ceramica, mobilia e outros artigos de uso domestico.

Brinquedos, quinquilherias, artigos de viagem, papelaria, imprensa, livraria, relojoaria, instrumentos musicos.

Em relação aos paizes, occupam elles estas 25 galerias pela seguinte fórma:

Tomando a primeira galeria da ala esquerda do grande edificio, isto é, a que mais proxima fica das portas de entrada, do lado dos *Paseos de la Industria* e de *la Aduana*, encontramos ali installadas as republicas hespanholas do Uruguay, Paraguay e Chili, a China, e ao fundo Portugal.

Entrámos bem, nós portuguezes, em relação ao mappa que nos serve de guia; mas entrámos mal porque é desolador para nós ver a maneira pobre, ridicula, inutil, por que nos apresentamos ao lado das demais nações.

Triste espectáculo o de um paiz, que assim despreza ensejos de provar ao mundo que visita uma exposição d'aquellas, que tem hoje — elle tambem — um pouco de industria e bastante de productos agricolas, como teve em tempos um Camões e um Vasco da Gama que lhe deram o nome por que é conhecido.

São apenas 16 os expositores portuguezes que enviaram os seus productos á exposição, e d'esses mesmos, alguns com que pobreza de amostras, e quasi todos com que detestavel gosto de disposição nas installações!

Não lhes queremos mal porque foram, note-se; lastimamo-nos de que fossem em tão pequeno numero e tão poucos no envio de productos, nada mais; como lastimamos que, ao lado de todos os paizes que embora oficialmente não tomassem parte na exposição tiveram ali a sua commissão installadora, o nosso nome não figure.

Malbaratamos tanto dinheiro em coisas improductivas que não seria de mais gastar algum para nos evitar o desgosto de contemplar ruborisados o fundo da primeira galeria.

Figuram ali 12 expositores, que são:

A companhia dos marmores de Vimioso, com amostras de marmores em mal estudada combinação.

A companhia das aguas das Pedras Salgadas, que apresenta algumas garrafas d'aguas n'uma pyramide sem gosto nem elegancia.

O Sr. Pinto de Magalhães expõe um grande quadro dos seus azulejos mosaicos, rasoavelmente dispostos e acompanhados do seu retrato, produzindo bom effecto.

Os Srs. Francisco Anselmo & C.^a enviaram para ali umas 9 ou 10 garrafas do seu azeite. Bem se imaginará como estão isoladas.

O mesmo fizeram em pouco maior escala (24 garrafas) os Srs. J. A. Ferreira & C.^a, com os seus vinhos.

O conhecido commerciante da rua Ivens, o Sr. Anselmo Franco, tem lá uma duzia de garrafas de limpido azeite Galache, e egual numero o sr. A. Gil, de Estremoz; e o sr. José Augusto de Saivá, de Setubal, em vinhos, que por signal estão impuros e mal rotulados.

Segue o sr. José Clemente Prieto, com massas alimenticias, e em frente, n'uma alta pyramide, algumas amstras (30) de adubos da Companhia Real Promotora de Agricultura Portugueza, entremeiados de prospectos, catalogos de preços e analyses d'esses productos, impressos em hespanhol.

E' um bom meio de propaganda, e prova a importancia d'esta Companhia.

O sr. Areny Campos expõe um folheto sobre a Exposição Industrial Portugueza, e finalmente ao fundo figura a mais elegante installação nossa n'aquella galeria: a exposição da photographia União, dos srs. Fonseca & Companhia, no Porto.

Ah! que se todos se apresentassem com este esmero e bom gosto, a nossa exposição ali não passaria despercebida pelos estrangeiros.

E em verdade se diga que os intelligentes industriaes não tiveram que fazer grande escolha de primores para exporem ali, porque todos os seus productos, graças ao emprego das mais modernas machinas e processos, são dignos de figurar ao lado dos mais importantes estabelecimentos estrangeiros.

E' por isso que a photographia União ornamenta o seu quadro com trez medalhas de ouro, trez de prata e duas de bronze, brilhantemente ganhas e justamente merecidas em oito exposições a que tem concorrido, sendo algumas estrangeiras, como a da *Société Générale des Sciences et des Arts Industrielles*, de Paris, em 1886, que lhe conferiu a medalha de ouro a par das mais notáveis photographias da Europa.

Saindo d'esta galeria com a boa impressão de ouvirmos a alguns visitantes galardoar com os seus elogios a exposição dos srs. Fonseca & Companhia, segue-se a galeria da Belgica, que se torna notavel pela variedade dos seus artigos de ferro, tecidos, elegante installação de frascos de licores, etc.

As 4 galerias seguintes, occupa-as a França com os seus productos nas differentes classes que acima descrevemos por zonas, e das quaes a menos detalhada noticia nos levaria espaço de que não dispomos.

Está bem representado aquelle paiz nos objectos que expõe, pelo seu gosto de ornamentação, variedade de productos, perfeição e riqueza de alguns, entre os quaes não deixaremos de citar os pianos Erard, que ornamentam o chamado salão de honra.

As restantes 6 galerias d'este lado, enche-as a provincia de Barcelona com os seus artigos.

Para darmos a razão por que não especificamos aqui nenhuma das mil bellezas que esta parte da exposição encerra, bastar-nos-ha citar que não são menos de 1:500 os expositores que ali reúnem os seus productos, em todos os ramos da industria, notando-se em geral o gosto finamente artistico das installações, que justamente rivalisa com as da França e outros paizes.

Entra-se então na galeria central, que o governo hespanhol reservou para si e onde se exhibem os trabalhos das escolas, os aprestos militares, os productos das minas do estado, etc.

Mais 2 galerias de artigos de Barcelona, uma dos de Genova e duas de Hespanha, divididas em diversas provincias; uma galeria da Austria, ao fundo da qual foi collocada a cadeira real, por ser filha da Austria a nobre e sympathica princeza que hoje dirige com sabia mão, superior intelligencia e coração de pomba os destinos d'aquelle paiz.

A esta seguem a Hungria, Allemanha, Italia e Inglaterra, em quatro differentes galerias, depois, n'uma só, a Russia, Suissa, Dinamarca, Turquia e outros paizes, e por final os Estados Unidos, que ostentam os seus

productos na ultima galeria da asa direita, rodeada da importante exhibição dos seus mappas e dos specimens dos seus costumes verdadeiramente grandiosos.

Continuaremos no proximo artigo a visita aos demais edificios.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria
DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS
2.^a repartição
CAMINHOS DE FERRO

O Principe Real, Regente em nome do Rei, estando satisfeito o disposto no primeiro periodo do artigo 66.^o do regulamento geral da contabilidade publica e, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 25 de setembro findo:

Ha por bem approvar, com as prescripções constantes do mesmo parecer, que por copia acompanham esta portaria, os projectos de ligação da linha ferrea de Lisboa a Beja com a de Beja ao Algarve, da estação de entroncamento e suas dependencias, do epeadeiro junto á estrada de Ferreira, e bem assim os orçamentos respectivos na importancia de 83:000\$000 réis, apresentados pela direcção de construcção do caminho de ferro do Algarve em data de 28 de agosto do corrente anno;

Outrosim ordena ao mesmo director que faça proceder desde já á execução das obras por empreitadas parciaes ou tarefas, devendo apresentar no mais curto praso o projecto definitivo de todas as obras em conformidade com as referidas prescripções do parecer da junta consultiva de obras publicas e minas.

Paço, em 4 de outubro de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.

Para o director da construcção do caminho de ferro do Algarve.

Não tendo a companhia nacional de caminhos de ferro participado até esta data a este ministerio a nomeação dos arbitros, que, em conformidade com o disposto na portaria de 24 de agosto ultimo, teem de decidir, com os arbitros nomeados pela mesma portaria por parte do governo, ácerca das contestações apresentadas pela alludida companhia, quanto ao contrato para a execução do serviço commum e combinado da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro e de Foz-Tua a Mirandella;

Representando esta omissão transgressão manifesta das obrigações fundamentaes do contrato de concessão do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella, datado de 30 de junho de 1884;

Attendendo a que nos termos de direito (artigo 709.^o do código civil) não cumprindo um dos contratantes por sua parte as suas obrigações, o outro contrahente póde dar se por igualmente desobrigado das suas;

Manda o Principe Real, Regente, em nome do Rei, avisar a referida companhia de que, se no praso de dez dias, contados da data d'esta portaria, não tiver a mesma companhia participado a nomeação dos arbitros, será desde esse praso suspensa a garantia de juro independentemente de outras quaesquer providencias, que o governo julgue dever tomar, para regularisar devidamente o serviço nas linhas ferreas pertencentes á mesma companhia.

Paço, em 5 de outubro de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.

Para o director da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

O Principe Real, Regente em nome do Rei, a quem foi presente o pedido, feito pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, para adiar a construcção da linha de ligação directa do ramal de Alfarellos com a linha da Figueira da Foz para quando o movimento de passageiros a exigir:

Tendo em vista o disposto nas regias portarias de 4 de junho de 1886, 14 de janeiro e 22 de junho de 1887;

Considerando que a companhia, até esta data, ainda não deu começo aos trabalhos da mencionada ligação, apesar das expressas determinações da portaria de 6 de dezembro do referido anno de 1887; e

Conformando-se com a informação do respectivo director fiscal, prestada em officio n.^o 1:352 de 11 de junho ultimo:

Ha por bem ordenar ao mesmo director que faça constar á referida companhia, que o governo não auctorisará a applicação da garantia de juro relativamente á 3.^a secção definida na alinea d) do artigo 28.^o do contrato de 23 de novembro de 1883, nem a abertura á exploração do ramal de Alfarellos, sem que estejam concluidos todos os trabalhos da linha de ligação mencionada, desti-

nada a servir pelo mais curto percurso as cidades de Coimbra e Figueira da Foz; independentemente de outra qualquer ligação, que a companhia por seu interesse tenha realisado, para a melhor comunicação da linha do norte com a região de Leiria e Torres Vedras;

Outrosim ordena o mesmo augusto senhor, que desde já a companhia proponha as disposições necessárias para assegurar em boas condições o serviço das agulhas, dos signaes e dos telegraphos nos pontos de bifurcação da referida curva de concordancia, em conformidade com a opinião do engenheiro director fiscal expressa no officio já referido.

Paço, em 5 de outubro de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.

Para o director da fiscalização da construcção dos caminhos de ferro de Lisboa a Cintra e Torres Vedras e ramal da Merceana e de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos.

O Principe Real, Regente em nome do Rei, a quem foi presente uma representação da camara municipal e habitantes da villa de Oeiras, conformando-se com o parecer de 25 de setembro findo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar a mudança da situação da estação de Oeiras da margem direita do rio, onde se achava collocada no projecto approved por portaria de 12 de abril de 1888, para a margem esquerda do mesmo rio, como é proposto pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes em data de 30 de agosto ultimo, e bem assim os projectos de igual data da alteração no perfil longitudinal entre os kilometros 8,377 e 10,535 da secção, entre Belem e Cascaes, do ramal do caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, proposta em virtude da referida mudança, e o do desvio da estrada para Santo Amaro ao kilometro 9,058 do mesmo ramal; devendo modificar-se a disposição da estação de Oeiras, projectando-se n'ella caes de mercadorias e collocando o edificio de passageiros do lado norte da linha, onde melhor serve os habitantes da villa de Oeiras, e a referida companhia submeter a approvação superior o respectivo projecto definitivo da estação assim modificado.

Paço, em 6 de outubro de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.

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

O Principe Real, Regente em nome do Rei, tendo em vista as disposições da portaria de 17 de julho ultimo, e conformando-se com o parecer de 4 do corrente da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar a variante entre kilometros 6,4286 e 6,8639 da secção de Belem a Cascaes, do ramal de caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, proposta em data de 7 de setembro findo, pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em virtude da alteração de situação da estação de Paço de Arcos, auctorizada pela portaria citada, e bem assim o projecto da mesma data, do desvio do caminho da Fonte de Maio ao kilometro 6,8575 da mesma secção e caminho de accesso á mencionada estação; devendo:

1.º Providenciar-se pelos meios apropriados relativamente ao inconveniente de não serem avistados da estação os comboios ascendentes, senão quando já estiverem muito proximos da mesma;

2.º Ficar o caminho da Fonte de Maio mesmo na parte que é desviado fóra da vedação da estação, visto ser do livre uso do publico;

3.º Manter-se o disposto na clausula 1.ª da já mencionada portaria de 17 de julho do corrente anno, relativamente á estação de Paço de Arcos.

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

Paço, em 13 de outubro de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.

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

O Principe Real, Regente em nome do Rei, conformando-se com o parecer, de 8 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto definitivo rectificado, em conformidade com as prescrições da portaria de 16 de março ultimo, do ramal de caminho de ferro de via reduzida de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro em data de 8 de agosto proximo pasado, devendo:

1.º Ser considerado estação de 4.ª classe, para os efeitos da exploração, o projectado apeadeiro de Farminhão;

2.º Aproximar-se mais da povoação a estação de Tondella ou justificar-se a sua conservação no local em que se acha projectada;

3.º A companhia apresentar os projectos definitivos das diferentes obras de arte e estações do referido ramal que não foram ainda submettidos á approvação do governo.

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

Paço, em 13 de outubro de 1888.—*Emygdio Julio Navarro*.

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

Ministerio dos negocios da fazenda

ADMINISTRAÇÃO GERAL DAS ALFANDEGAS

E CONTRIBUIÇÕES INDIRECTAS

3.ª repartição

Sendo necessario regular, pela forma mais conveniente aos interesses do estado, a cobrança, fiscalisação e liquidação do imposto do transito de passageiros e do transporte de mercadorias pelos caminhos de ferro: hei por bem, em nome de El-Rei, approvar o regulamento de que faz parte o presente decreto, e baixa assignado pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda.

Os ministros e secretarios d'estado das diversas repartições, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 20 de setembro de 1888.—PRINCEPE RÉGENTE.—*José Luciano de Castro*—*Francisco Antonio da Veiga Beirão*—*Marianno Cyrillo de Carvalho*—*Visconde de S. Januario*—*Henrique de Barros Gomes*—*Emygdio Julio Navarro*.

Regulamento do imposto do transito nos caminhos de ferro

CAPITULO I

DISPOSIÇÕES FUNDAMENTAES

Artigo 1.º São sujeitos ao imposto do transito creado por lei de 14 de julho de 1863 os preços de conducção de passageiros e mercadorias, transportadas nos comboios dos caminhos de ferro que já estiverem em exploração no todo ou em parte, ou que forem entrando n'essas condições.

Art. 2.º São isentas do imposto de que trata o artigo 1.º:

1.º As mercadorias que forem transportadas por pequena velocidade nos comboios das linhas ferreas do norte e leste, durante o periodo de trinta e seis annos a começar de 12 de março de 1875;¹

2.º O transporte de materiaes e trabalhadores para o serviço dos caminhos de ferro.

Art. 3.º O imposto do transito consiste em uma percentagem calculada na razão de 5 por cento sobre os preços de conducção de passageiros e transporte de mercadorias a que se refere o artigo 1.º

§ unico. Sobre este imposto recae o adicional de 6 por cento creado por lei de 27 de abril de 1882.

CAPITULO II

DA COBRANÇA DO IMPOSTO DO TRANSITO

Art. 4.º O imposto do transito será incorporado no preço das respectivas tarifas nos termos do artigo 3.º da lei de 14 de julho de 1863, e cobrado pelos agentes das companhias sob a immediata responsabilidade d'estas ou pelos empregados do estado, conforme as linhas forem administradas e exploradas por este ou por aquellas.

Art. 5.º O processo da cobrança será o usado pelas companhias e estado para a arrecadação do preço de conducção de passageiros e transporte de mercadorias.

Art. 6.º As companhias como encarregadas da cobrança do imposto do transito são directa e immediatamente responsaveis para com a fazenda publica pelas quantias que arrecadarem.

CAPITULO III

DA FISCALISAÇÃO DO IMPOSTO DO TRANSITO

Art. 7.º A administração superior do imposto do transito e a superintendencia na sua fiscalisação compete ao ministerio da fazenda, pela administração geral das alfandegas e contribuições indirectas.

Art. 8.º A administração geral das alfandegas e contribuições indirectas exercerá a necessaria fiscalisação, além de quaesquer outros meios que julgue conveniente usar:

a) Junto das companhias, pelos competentes engenheiros fiscaes nos termos do artigo 9.º;

b) Junto dos caminhos de ferro do estado, pelos respectivos engenheiros directores.

§ unico. Os engenheiros fiscaes e os engenheiros directores dos caminhos de ferro satisfarão a tudo quanto fôr ordenado e requisitado pela administração geral das alfandegas, a bem do serviço do imposto do transito, sem dependencia de auctorisação do ministerio das obras publicas.

Art. 9.º Aos engenheiros fiscaes por parte do governo junto de cada uma das companhias incumbe especialmente fiscalisar a escripturação e liquidação do imposto do transito e no desempenho d'este encargo deverão:

¹ Lei de 26 de fevereiro e decreto de 8 de março de 1885.

1.º Proceder a todos os exames necessários para poderem certificar o rendimento do imposto do transitio;

2.º Fazer organizar pelos agentes das companhias o mappa da liquidação mensal a que se refere o artigo 11.º;

3.º Remetter á administração geral das alfandegas e contribuições indirectas até ao dia 20 do mez immediato áquelle a que respeitar o mappa mencionado no numero antecedente;

4.º Intimar as companhias ou seus representantes para, no praso de tres dias depois da intimação e remessa do mappa da liquidação, realisarem o pagamento do imposto do transitio;

5.º Dar conta ao governo, pela administração geral das alfandegas e contribuições indirectas, de todas as irregularidades que encontrarem na escripturação, lançamento e arrecadação do imposto e de tudo o mais que entendam a bem do serviço do dito imposto.

Art. 10.º Mappas semelhantes ao indicado no artigo 11.º farão organizar e remetter á administração geral das alfandegas e contribuições indirectas no praso referido no n.º 3.º do artigo 9.º os directores dos caminhos de ferro administrados por conta do estado.

CAPITULO IV

DA LIQUIDAÇÃO DO IMPOSTO E SUA ENTREGA NOS COFRES DO ESTADO

Art. 11.º A liquidação do imposto pertencente ao estado será feita mensalmente em vista da escripturação de que trata o artigo seguinte, depois de competentemente verificada, da qual se formará um mappa conforme o modelo n.º 1.

Art. 12.º A escripturação do rendimento do preço do transitio de passageiros e transporte de mercadorias pelos caminhos de ferro será organizada com a maior exactidão e clareza.

§ unico. Esta escripturação incumbe aos agentes das companhias e aos do estado nos caminhos de ferro por este administrados, e indicará em columnas separadas a importancia do imposto do transitio e a dos 6 por cento addicionaes.

Art. 13.º A importancia do imposto do transitio arrecadado pelas companhias dos caminhos de ferro ou pelos respectivos encarregados nas linhas ferreas administradas pelo estado entrará no cofre do banco de Portugal como caixa geral do thesouro, dentro de tres dias depois da remessa dos mappas de liquidação.

§ 1.º Para a entrega do imposto e seu adicional as companhias e os directores dos caminhos de ferro do estado solicitarão da administração geral das alfandegas e contribuições indirectas guias conforme o modelo n.º 2.

§ 2.º Estas guias serão processadas em triplicado. Um dos exemplares será restituído á administração geral com o competente recibo.

Art. 14.º Quando terminado o praso marcado no artigo 13.º se não mostrar satisfeita a importancia do imposto do transitio e adicional por meio de recibo passado no exemplar da guia mencionada no § 2.º do mesmo artigo, as companhias, como responsáveis por dinheiros pertencentes ao estado, serão consideradas em alcance. Na administração geral das alfandegas e contribuições indirectas processar-se-hão logo contas correntes conforme o modelo n.º 3, que demonstrem o saldo a favor da fazenda publica.

Art. 15.º As contas a que allude o artigo antecedente serão remettidas á procuradoria geral da corôa e fazenda para serem relaxadas ao poder judicial, nos termos e para os effeitos declarados no artigo 618.º do código do processo civil.

Art. 16.º E' applicavel ás companhias dos caminhos de ferro que forem consideradas em alcance o disposto no artigo 166.º e seguintes do regulamento geral da administração da fazenda publica de 4 de janeiro de 1870.

Art. 17.º Na entrega das quantias com que as companhias forem compellidas no poder judicial a entrar nos cofres do estado observar-se-ha o que se acha estabelecido no artigo 13.º com respeito ás guias, sendo estas solicitadas por quem competir.

Art. 18.º Como indemnisação das sommas retidas, as companhias dos caminhos de ferro pagarão o juro da mora de 6 por cento ao anno desde que, nos termos do artigo 14.º, forem consideradas em alcance.

CAPITULO V

DISPOSIÇÕES PENAES

Art. 19.º Os engenheiros fiscaes junto das companhias e os engenheiros directores dos caminhos de ferro do estado, que não cumprirem as obrigações que lhes são impostas por este regulamento, serão suspensos pelo ministerio das obras publicas, sem prejuizo de pena mais grave que á falta possa competir.

Art. 20.º A penalidade estabelecida no artigo antecedente será levada a effeito a requisição da administração geral das alfandegas e contribuições indirectas, que fará acompanhar a mesma requisição de copia do processo ou documento, quando o haja, em que á falta for reconhecida.

CAPITULO VI

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 21.º O governo, pela administração geral das alfandegas e contribuições indirectas, mandará, sempre que o entenda con-

veniente, proceder a todos os actos de inspecção e averiguação para conhecer do modo por que se cumpre este regulamento. As companhias e os directores dos caminhos de ferro do estado facilitarão o exame da respectiva escripturação aos empregados a quem for commettido esse encargo.

Art. 22.º Ficam revogadas todas as disposições contidas no decreto regulamentar de 5 de abril de 1865.

CAPITULO VII

DISPOSIÇÕES TRANSITORIAS

Art. 23.º As companhias que á data da publicação d'este regulamento se acharem em falta com a entrega do imposto do transitio e seu adicional entrarão, no praso de dez dias, no cofre do banco de Portugal com a respectiva importancia, solicitando para isso as guias a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 13.º

Art. 24.º Findos os dez dias indicados no artigo antecedente, os engenheiros fiscaes verificarão a effectividade da entrega do imposto do transitio e adicional, exigindo para isso das companhias a apresentação dos competentes recibos.

§ unico. Se a entrega se não tiver realisado farão os ditos engenheiros organizar um mappa de liquidação de toda a divida com designação dos mezes a que respeitar, que remetterão sem demora á administração geral das alfandegas e contribuições indirectas.

Art. 25.º Se as companhias não cumprirem o disposto no artigo 23.º, ser-lhes-ha applicavel o que se acha prescripto nos artigos 14.º, 15.º, 16.º, 17.º e 18.º do presente regulamento.

Paço, em 20 de setembro de 1888.—*Mariano Cyrillo de Carvalho.*

LINHA DE ZAFRA A HUELVA

No proximo dia 27 do corrente, será solemnemente inaugurado o novo caminho de ferro de Zafra a Huelva.

Teem-se feito já algumas experiencias na linha, dando os melhores resultados. No dia 8 do corrente percorreram-n'a alguns jornalistas, deputados e diversas autoridades locais.

A linha está admiravelmente construida, e desde Fregenal até Valdelamusa tem 17 tunneis, havendo um da extensão de 1:800 metros.

A ponte denominada *Tres Fuentes* tem 68 metros de elevação. Todas estas construcções estão perfeitissimas, no que cabem merecidos encomios ao engenheiro sr. Bollos, que dirigiu os trabalhos.

Assistirá á inauguração official d'este caminho de ferro, entre outros cavalheiros, o ministro do Fomento de Hespanha.

O comboio partirá de Zafra pelas 8 horas da manhã, almoçando os convidados em Cortegana ou Calañas, e jantando em Huelva, onde se prepara um grande baile no *Hotel Colon*, para o qual serão convidadas as principaes familias das provincias de Huelva e Badajoz.

A linha tem 185 kilometros de extensão, tendo sido concedida em 19 de agosto de 1881.

No seu trajecto deve servir as povoações de Jerez de los Caballeros, Fregenal de la Sierra, Higuera la Real, Hinojales, Valdelarco, La Nava, Los Romeros, Cortegana, Almonaster, Calañas, Buitron, Villanueva, Tharsis, Medio Millar, San Bartolomé, entrando em Huelva entre a linha de Sevilla e a de Tharsis.

Alguns d'estes pontos são de grande importancia commercial e agricola, dando á nova linha garantia de um bom resultado de exploração.

Para as relações com Portugal encurta ella consideravelmente as distancias que hoje são, de fronteira a Huelva, 415 kilometros pela linha de Merida, Tocina, Sevilla, e ficarão sendo:

Badajoz a Merida.....	65 kilometros
Merida a Zafra.....	66 »
Zafra a Huelva.....	185 »
Total...	316
Diferença a menos....	99 »

O TUNNEL DA MANCHA

Conforme promettemos em o nosso numero 12, vamos dar a descripção da engenhosa machina perfuradora que serviu para a perfuração d'este tunnel, e cujo invento se deve a um engenheiro inglez, o coronel Beaumont, da engenharia real.

Esta machina trabalha á maneira d'um enorme trado, e supprime inteiramente o emprego da polvora ou dos agentes explosivos, que compromettem a segurança dos operarios produzindo abalos de natureza tal que dão logar a infiltrações das camadas aquiferas vizinhas.

A ferramenta da machina Beaumont consiste em uma especie de T, cuja cruzeta tem uma serie de ferros dispostos como os grampos dos tornos ou das machinas de aplinar.

O comprimento d'esta cruzeta é igual ao diametro da galeria que se pretende abrir.

A haste, uma comprida arvore d'aço muito forte, recebe o seu movimento de rotação d'uma serie d'engrenagens que diminuem successivamente o movimento tomado na origem sobre o veio motor d'uma machina de dois cylindros conjugados, posta em movimento pelo ar comprimido, á pressão de duas atmosferas.

O movimento de rotação é acompanhado d'outro de translação para diante ou para traz, devido a um systema hydraulico analogo ao dos ascensores.

Esta machina, para se deslocar facilmente pelo systema hydraulico, compõe-se de duas partes: a inferior, que consiste em um segmento de caldeira de forte chapa de ferro e d'um raio approximado ao da galeria, constitue uma especie de berço munido de corrediças, sobre as quaes se move a parte superior, um forte leito de ferro fundido que supporta todo o machinismo.

Quando, por meio d'uma pequena bomba, se introduz agua no corpo cylindrico, como o embolo está ligado ao berço que descança sobre o solo da galeria, são o corpo cylindrico e o leito da machina, ligados entre si e fazendo corpo com elle, que, sob o esforço da pressão, avançam, movendo sobre as corrediças e apoiando contra a frente de ataque da galeria os ferros de corte.

Os fragmentos de rocha são tirados por meio de grandes colheres formadas por duas cavidades feitas no ramo do T que constitue o porta-ferramenta. As colheres, no seu movimento de rotação, despejam-se n'uma cadeia de cubos que, passando no corpo cylindrico, formando berço, e recebendo o seu movimento por meio d'uma engrenagem conica montada sobre o veio motor, vem lançar o desaterro atraz da machina dentro de wagonetes dispostos para este fim.

Quando a ferramenta tem percorrido 1^m,37, faz-se parar por alguns instantes, para levantar todo o apparelho, por meio d'uma combinação de macacos apropriados; fazendo actuar a pressão da agua sobre a outra face do embolo, o berço é arrastado por sua vez em relação ao leito, immobilizado sobre os macacos, e vem retomar, pela acção da bomba, o seu logar primitivo. Os macacos são então alliviados e o apparelho está prompto para avançar novamente. Toda esta manobra, muito simples, não exige mais do que alguns instantes.

A distribuição d'ar está calculada para dar ao veio motor uma velocidade normal de 100 voltas por minuto, e á ferramenta a de uma e meia volta; o movimento hydraulico é calculado para produzir um avanço de 0^m,02 por minuto. N'estas condições de andamento, o avanço da galeria, deduzindo o tempo das manobras para repôr a machina em movimento a cada distancia de 1^m,37, seria de 1^m, por hora o maximo.

A perfuração sobre a costa ingleza foi executada igualmente com o apparelho Beaumont.

Ensaio de toda a especie fêem sido tentados pela Companhia Ingleza para assegurar o futuro da empresa.

Eis como Sir E. Watkin, presidente da Companhia, se expressou, sobre este assumpto, na camara dos communs, em 17 de junho ultimo:

«Fizemos experiencias sobre a ventilação, a escolha dos vehiculos a empregar, a iluminação electrica do tunnel e o modo pelo qual os comboios de mercadorias ou de passageiros poderão ser conduzidos do tunnel ao nivel da superficie terrestre.

Pelo que diz respeito á iluminação tomámos o conselho do fallecido Sir W. Siemens, e temos em nosso poder um projecto que nos permittirá illuminar o tunnel como em pleno dia.»

Apesar de terem relativamente soffrido um revez, os promotores do tunnel entre a França e a Inglaterra não perdem o animo. M. Leon Say, presidente da Companhia franceza do tunnel submarino, interrogado por um redactor do «Galignam's Messenger», declarou que a opinião publica em Inglaterra tinha-se modificado a favor do projecto e que elle não desesperava do exito final.

M. Leon Say prevê que a obra dará «resultados financeiros importantes» pois que o tunnel poderá dar passagem tanto ás mercadorias communs, taes como o carvão de pedra, como tambem aos productos de valor.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DE MADRID A ZARAGOZA E A ALICANTE

Esta companhia estabeleceu desde 1 de outubro uma tarifa temporal para o transporte de grupos de trabalhadores e familias, em numero não inferior a 30 individuos, em 3.^a classe entre todas as estações das suas linhas.

Esta tarifa pode ser aproveitada desde Badajoz para os trabalhadores agricolas que do norte de Portugal vão aos trabalhos do campo na estremadura hespanhola, tomando até Badajoz a tarifa n.º 9 da companhia portugueza e d'ali em diante a de que acima tratamos.

Os preços d'esta são muito reduzidos; por exemplo: os de Badajoz a Sevilha são de 9 pesetas e 30 centimos ou 1:674 réis por passageiro.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

4.º SORTEIO

Lista numerica das obrigações d'esta companhia emittidas para a construcção do Caminho de ferro da Beira Baixa que sahiram sorteadas em sessão publica de hoje para amortisação correspondente ao 1.º de janeiro de 1889.

Obrigações de 2:000 marcos ou réis 450\$000. N.ºs 3:041, 5:393, 6:437, 6:877, 6:882.

Obrigações de 400 marcos ou réis 90\$000. N.ºs 28:477, 39:605, 39:611, 39:641, 39:883, 40:436, 40:628, 40:629, 40:893, 40:894, 40:895, 40:905, 41:320, 41:636, 42:412, 42:436, 42:500, 42:624, 42:718, 42:719, 42:731, 42:732, 42:733, 42:734, 42:735, 42:869, 43:760, 43:761.

Obrigações dos sorteios anteriores que estão por pagar de 400 marcos ou réis 90\$000. N.ºs 39:802, 39:803, 39:804, 39:805, 39:819, 40:796.

Lisboa, 11 de outubro de 1888.

O CHEFE DA CONTABILIDADE GERAL
A. de Lemos.

O ADMINISTRADOR DELEGADO
Fontes Ganhado.

A EMISSÃO DE PLASENCIA-ASTORGA

Por telegramma particular recebido em Lisboa sabe-se que teve um grande successo, nas bolsas estrangeiras, a emissão de obrigações d'esta linha.

O rateio será, segundo consta, de pouco mais de 10 por cento.

BOLETINS FINANCEIROS

Lisboa, 15 d'outubro de 1888.

As optimas disposições do nosso mercado monetario, consignadas no boletim anterior, com data de 15 de setembro, não se desmentiram nos ultimos 30 dias, periodo dentro do qual o thesouro collocou 6:000 contos de escriptos da divida fluctuante, ao preço medio de 3,624 % ao anno.

Não deixa de ter interesse o seguinte mappa das percentagens de juro a que o thesouro tem obtido dinheiro pela divida fluctuante, desde que está em vigor o systema actual de concurso.

1886—Agosto 30.....	2:300 contos a 4,31 %
—Novembro 29.....	4:500 " a 4,02 "
1887—Março 9.....	6:228 " a 4, " "
—Junho 4.....	7:500 " a 3,82 "
—Setembro 7.....	6:000 " a 3,43 "
—Dezembro 9.....	1:600 " a 3,76 "
1888—Janeiro 2.....	6:000 " a 3,81 "
—Abril 2.....	6:000 " a 3,72 "
—Julho 2.....	5:300 " a 3,55 "
—Outubro 2.....	6:000 " a 3,62 "

A média da taxa das sommas levantadas, durante o anno de

1886.....	foi 4,12 %
1887.....	" 3,75 "
1888 até julho.....	" 3,64 "

Desde 1886 até julho de

1888.....	" 3,79 "
-----------	----------

Como se vê, o progresso do credito publico acompanha o desafogo do mercado de disponibilidades. E' pois intima a ligação que existe entre ambos, e predominante a influencia da boa e correcta administração superior da fazenda publica no preço do credito, quer publico quer particular.

As médias que acima indicamos, sendo todas superiores ao preço da ultima adjudicação, confirmam a nossa apreciação, tanto mais que só em setembro de 1887 e julho de 1888, épocas de extraordinaria abundancia de dinheiro em todos os mercados e baixa consequente do preço do dinheiro, o nosso thesouro obteve supprimentos pela divida fluctuante, a menos de 3,624 %. Note-se ainda que a ultima adjudicação realisou-se na vespera da alta do juro no banco d'Inglaterra de 3 a 4 %, e no banco de França de 2 1/2 a 3 1/2 %, alta que se considerava infallivel e era até esperada oito dias antes da data em que se tornou effectiva.

Comquanto a taxa official do juro em Londres e Paris tenha soffrido nova elevação posterior, no banco d'Inglaterra a 5 % e no banco de França a 4 1/2 %, o desconto de papel de commercio de primeira ordem continúa facillimo na nossa praça, ás taxas de 4 a 6 %. Assim, emquanto que a alta do juro era geral, pois a primeira subida das taxas do banco de França e d'Inglaterra fôra acompanhada pela elevação do desconto nos bancos, Imperial allemão, Austro Hungaro, Nacional da Belgica; e a ultima o fosse tambem pelo banco Neerlandez, na nossa praça, antes o juro se inclinava á baixa, mercê do exito do ultimo emprestimo de 4 1/2 %, sobretudo no estrangeiro, para onde foi transferida grande parte das obrigações de 1881 que não acceitaram a conversão, por terem os seus possuidores obedecido porventura á idéa de as adquirirem mais baratas, passada a emissão, como succedeu em 1881.

Se essa foi a idéa dos que preferiram o reembolso á conversão, enganaram-se, pois as vendas effectuadas teem sido a premio de 300 a 800 réis. E é tão accentuado o favor com que estes titulos são acolhidos, que, d'entre todos os do estado, são os que menos soffreram com a influencia depressimente da alta geral do juro nos mercados externos; e registremos tambem que os fundos portuguezes resistiram melhor que os das outras nações á depressão geral dos mercados financeiros.

Pelas cotações adiante, facilmente se observa a influencia d'este ultimo facto, se bem que os preços de hoje não sejam os mais baixos dos ultimos 30 dias, em consequencia da situação monetaria, que se apresentava no estrangeiro muito carregada ha oito dias, offerecer melhor aspecto, desde que se sabe estarem em caminho dos Estados Unidos para a Europa e para a America do Sul importantes remessas d'ouro, as quaes veem atenuar o desequilibrio monetario a que dera logar a continua emissão de valores exóticos em Londres e Berlim principalmente e que ainda não cessou de todo.

Alguns valores de credito particular sustentam até cotações mais altas do que em tempo algum, accentuando-se a inclinação do publico para valores industriaes, estando por isso muito procurados os titulos d'empresas antigas, e despretando grande interesse novas empresas industriaes em via de formação.

Fundos publicos.—Inscrições d'assentamento		15 de Set.	15 d'Out.
S. c.....		62.95	61.70
Inscrições de coupons s. c.....		62.95	61.90
Fundos externos.....		64.50	63.25
Empréstimos de 1879.....		91.500	
Empréstimos de 1887.....			90.300
Empréstimos de 1888 4 % com premios.....		21.800	21.800
Empréstimos de 1888 4 1/2 %.....		85.300	85.100
Fundos hespanhoes externos.....		71 %	69 %
Obrigações.—Empréstimo á Cidade de Lisboa..			91.200
Districtaes 5 %.....			93.500
Prediaes 4 1/2 (assentamento).....		88.500	89.000
Prediaes 5 % (assentamento).....		93.000	94.000
Banco Ultramarino.....		90.000	91.000
Companhia das Aguas (assentamento).....		90.000	91.000
Companhia Nacional de Caminhos de ferro.....		88.500	88.200
Caminhos de ferro atravez d'Africa.....		86.000	84.800
Acções.—Do Banco de Portugal (titulos de 5 acções)		150.800	153.000
Banco Nacional Ultramarino.....		51.000	52.000
Banco Lusitano.....		109.000	108.500
Banco Commercial de Lisboa.....		116.000	
Banco Lisboa & Açores.....		113.000	113.100
Banco do Povo.....		8.000	8.500
Acções de companhias.—Caminhos de Ferro do Norte e Leste.....		114.500	115.000
Papel do Prado.....			80.000
Gaz de Lisboa.....			127.500
Aguas de Lisboa.....		38 %	39.50 %
Carris de Ferro.....		65.000	
Fiação de Thomar.....		162.000	165.000
Mineira Sotiel Coronada.....		145.000	
Huelva.....		125.000	
Seguros Tagos.....		71.700	
Ascensores (80 % d).....		40.000	
Gaz de Lisboa.....			127.800

B. dos Santos.

Bolsa de Paris em 13 de outubro (Pelo Sud-express)

Desde o nosso ultimo boletim o mercado parisiense tem estado mau, e, como o previramos, o encarecimento do dinheiro accentuou-se a tal ponto em Londres e Paris que os bancos de Inglaterra e França tiveram que elevar a taxa do desconto a 5 % e 4 1/2 % respectivamente.

Se a isto juntarmos uma liquidação difficil, em consequencia da carestia dos reportes, que attingiram 3 1/2 e 4 % sobre as Rendas Francezas, comprehender-se-ha a reacção que se produziu, e será mesmo para surprehender que os valores tenham melhorado ao fechar da quinzena.

Esta tendencia mais satisfatoria é devida, segundo parece, a que a liquidação de Londres se effectuou em melhores condições das que se esperavam e a que o receio d'uma nova elevação do desconto no banco de Inglaterra está de todo desfeito.

Por isso, desde que os banqueiros foram prevenidos, retomaram coragem, e todos os valores, a começar pelos internos francezes, se elevaram com rapidez.

O 3 %, que havia descido a 82,20, subiu de novo a 82,45 e o 4 1/2 fica pedido a 105,60.

Os fundos estrangeiros elevam-se egualmente: o Italiano passou de 96,50 a 97,30 e o Exterior 4 % de 72,70 (ex-coupon) a 74,25.

Affirma-se que a Hespanha não levantará um novo emprestimo, e por isso os seus fundos sobem.

O Portuguez está firme em 63; o Hungaro mantem-se a 84,20; o Russo de 1880 a 87.

Os valores de credito tambem se sustentam bem. Cota-se a 4:015 o Banco de França; a 867 o de Paris; a 537 o Ottomano; e o Crédit Foncier é pedido a 1:375.

Tambem estão em fimesa as acções e obrigações de caminhos de ferro, tanto francezes como estrangeiros, cotando-se a 1:295 o P. L. M.; 1:600 o Norte; 315 o Norte de Hespanha, a 265 o M. Z. A. e a 650 os Portuguezes.

O Rio Tinto mantem-se a 600 francos.

O Suez, depois de ter estado estacionario em proximamente 2:200 francos, subiu rapidamente a 2:230. Da mesma forma e Panamá, tendo descido por momentos a 265, tomou nova alta a 280. O sorteio de segunda feira proxima (15 de outubro) facilitará consideravelmente a alta das cotações das obrigações a premios, ultimamente emittidas. Para este sorteio não se contam menos de 97 premios com um valor de 1 milhão 84:000 francos.

G. P.

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

BOLSAS		DIAS														
Maior cotação desde 1 de janeiro		1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—	
De Lisboa																
Acções da C. R. dos C. ^{os} de Ferro Portuguezes	449.900	—	—	—	—	445.000	—	—	—	—	—	445.400	—	—	—	
» dos Caminhos de ferro da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» da C. Nacional de C. de Ferro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» da C. Carris de Ferro de Lisboa	66.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» da Nova C. dos Ascensores Mechanicos	42.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40.000	—	
Obrig. da C. R. dos C. ^{os} de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» dos Caminhos de Ferro da Beira Alta .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» da C. Nacional de C. de Ferro	89.000	88.200	88.500	—	88.200	—	88.200	—	—	—	—	88.200	—	—	—	
» dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa	86.200	85.000	85.000	—	—	—	—	—	—	—	85.000	—	84.800	84.800	—	
De Paris																
Acções da C. R. dos C. ^{os} de Ferro Portuguezes	660	—	650	—	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650	—	
» dos Caminhos de Ferro da Beira Alta .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» Cam. de Ferro Madrid-Caceres-Portugal	220	—	—	242	244,25	—	240	—	—	207	205	205	—	—	—	
» dos Caminhos de Ferro Norte Hespanha	324,25	306,25	342,50	340	340	308,75	308,75	308,75	—	342,50	305	345	345	343,75	—	
» C. de Ferro Madrid-Zaragoza-Alicante	292,50	267,50	265	266,25	266,25	267,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» dos Caminhos de Ferro Andaluces . .	330	320	—	340	340	340	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» dos Caminhos de Ferro Lombardos . .	239	232,50	233,75	232,50	233,75	233,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. da C. Real dos C. de Ferro Portuguezes	360	—	335	332	353,50	352	352	350	346	347,50	350	352	353,75	345	—	
» Cam. de Ferro Madrid-Caceres-Portugal	345	334	—	334	—	325	326,25	327,50	—	328	330	330	—	—	—	
» C. de F. Norte Hespanha, 4. ^a hypotheca	385	373	374	372,50	372	370	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX-PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DIFFERENÇA				DESDE 1 DE JANEIRO		
		1888			1887			A MAIS		A MENOS		TOTAES		
		KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	TOTAES	KILO-METRICAS	TOTAES	KILO-METRICAS	1888	1887	
PORTUGAL														
Companhia Real	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
	21 30 Setemb.	980	60.580:000	104:448	980	58.350:000	104:603	2.230:000	3:845	—	—	4.918.545:000	4.815.860:000	
	Antiga rede (1)	4 7 Outubro	»	35.090:000	94:983	—	53.450:000	92:453	1.640:000	2:828	—	—	4.973.635:000	4.869.340:000
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	24 30 Setemb.	82	7.634:000	93:064	74	5.648:390	75:924	2.042:610	47:437	—	—	233.734:380	433.976:260	
	Nova rede não garant. (2)	4 7 Outubro	»	6.752:000	82:344	—	5.267:960	71:489	1.484:040	44:452	—	—	240.483:380	439.244:220
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	24 30 Setemb.	492	4.386:000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	403.304:440	—
	» » garantida (3)	4 7 Outubro	»	3.705:000	—	—	—	—	—	—	—	—	407.009:440	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sul e Sueste	2 8 Setemb.	364	43.634:200	37.768	335	44.837:450	44:290	—	—	4.203:250	6:522	353.930:880	363.745:340	
	9 15 »	»	42.805:750	35.473	»	44.232:340	42:484	—	—	4.426:560	7:044	376.436:750	379.977:620	
Mouho e Douro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	9 15 Setemb.	345	49.283:032	55:892	345	49.462:283	60:832	420:749	—	—	4:950	575.448:942	538.623:820	
	16 22 »	»	20.930:485	60:667	»	48.474:234	58:648	2.455:954	2:049	—	—	596.349:097	557.098:054	
Beira Alta	23 29 »	»	20.226:600	—	—	47.330:544	—	2.896:056	—	—	—	616.575:697	574.428:598	
	10 16 Setemb.	253	8.024:742	34:748	253	6.863:439	27:428	1.164:273	4:590	—	—	219.102:244	207.974:457	
	17 23 »	»	8.953:338	35:388	»	6.600:047	26:087	2.353:294	9:304	—	—	228.055:549	244.574:504	
Guimarães	24 30 »	»	9.447:925	36:039	»	8.039:564	34:776	1.078:364	4:262	—	—	237.473:474	222.644:065	
	19 29 Agosto	34	4.394:619	40:930	34	4.402:700	44:296	—	—	44:089	326	36.484:799	32.428:920	
	26 1 Setemb.	»	4.973:000	46:269	»	4.394:890	39:760	224:490	6:909	—	—	37.794:799	33.780:370	
HESPAÑHA														
Norte de Hespanha	16 22 Setemb.	2776	4.542:696	555	2776	4.469:397	529	73:299	27	—	—	45:472:897	47.044:468	
	23 29 »	»	4.603:644	578	»	4.484:646	534	424:995	44	—	—	46.776:938	48.523:444	
	30 6 Outubro	»	4.527:250	550	»	4.444:954	549	85:296	34	—	—	48.303:787	49.965:068	
	16 22 Setemb.	2672	4.036:349	388	2672	4.092:943	394	—	—	46:598	6	36.340:434	37.334:520	
Madrid-Zaragoza-Alicante	23 29 »	»	4.434:377	428	»	4.090:644	408	43:733	20	—	—	37.444:808	38.425:464	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Andaluces	10 16 Setemb.	793	235:808	297	793	237:078	299	—	—	4:270	2	8.048:054	8.436:020	
	17 23 »	»	239:599	302	»	250:673	346	—	—	44:074	44	8.287:654	8.386:693	
Madrid-Caceres Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	23 29 »	429	74:930	475	429	74:347	466	3:583	9	—	—	2.274:550	2.320:505	
	30 6 Outubro	»	70:426	463	»	75:678	476	—	—	5:552	43	2.344:676	2.396:483	

(1) Compreheende as linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Cintra e Torres e ramal de Cintura. — (3) Idem idem de Torres á Figueira e Alfarcillos.

EXPOSIÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

Entre as mais interessantes secções da exposição de Paris em 1889, deve evidentemente ter uma grande importância a de caminhos de ferro, que apresentará aos visitantes esta industria, não sómente no seu estado de desenvolvimento actual, como no sentido retrospectivo.

Para este fim foram já nomeadas por alguns paizes as respectivas comissões, sendo a ingleza composta dos directores do Midland, London and Nord Western e outros.

O desenvolvimento d'esta importante industria universal não podia ficar de parte n'aquelle certamen, e por isso esta especialidade, reunida com a dos demais meios de transporte, formará uma das partes mais notáveis da exposição.

Ver-se-hão ali os primitivos caminhos das minas de Galles, os de cremalheira e os innumerados modelos de locomotivas, desde a Rockett de Stephenson até os ultimos typos Crampton Engerth e Compound.

Entram no programma igualmente osapparelhos e accessorios diversos, taes como bilheteiras, lanternas de signaes, lampadas de carruagens, caloriferos, vehiculos aprefeicoados para passageiros e mercadorias, como o material fixo, desde a travessa não injectada até a mais elegante e moderna estação.

O nosso paiz, importando a maior parte do seu material do estrangeiro, não tem, n'este sentido, muito que apresentar; mas nem por isso poderia deixar de figurar ali, não para offerecer aos mercados europeus os seus productos, mas para affirmar n'elles que, apesar de pouco, alguma coisa produzimos, e alguma coisa digna de ver-se, como os aprimorados salões das linhas do Minho e Douro, o novo carro electrico todo feito na Companhia Carris de ferro de Lisboa, sob a direcção do sr. Hermann, etc.

Ahi fica a idéa, que bem desejaríamos ver aproveitada.

Entre as diversas curiosidades que devem figurar n'esta exposição, diz o *Journal des Transports*, que apparecerá uma machina de vapor, feita por um relojoeiro, que é certamente a mais pequena machina do mundo.

Pesa 3 grammas, tem um centimetro e meio de altura e compõe-se de 180 peças metallicas em que o constructor trabalha já ha dois annos. Diz-se que a pequenina machina funciona perfeitamente, bastando uns pingos d'agua para a pôr em movimento.

COMMERCIO PORTUGUEZ

A estatistica aduaneira do mez de julho, em que se compara o nosso movimento alfandegario dos primeiros 7 mezes em relação aos dos annos anteriores, apresenta-nos os esclarecimentos seguintes que damos em numeros redondos de contos de réis:

	1887	1888	Diff. de 1888
Importação.....	3:107	3:174	+ 67
Exportação.....	1:157	1:914	+ 757
Reexportação.....	369	397	+ 28
Baldeação.....	4	2	- 2
Transito (excluindo moedas).	140	192	+ 52
	4:777	5:679	+ 902

O augmento principalmente dá-se como se vê na exportação: e os productos em que se deu mais especialmente o augmento foram os seguintes:

	1887	1888	Diff. de 1888
Vinho.....	508	990	+ 482
Gado vaccum.....	19	90	+ 71
Cortiça em rolhas.....	18	76	+ 58
Minerio de cobre.....	29	86	+ 57
Sarro e borra de vinho.....	10	25	+ 15
Peixe—fresco e em conserva.	50	100	+ 50
Batatas.....	18	31	+ 13

Comparando, por mezes, os resultados geraes da importação e exportação, excluindo moeda, teremos o seguinte:

	1887	1888
Importação:		
Janeiro.....	2:603	3:150
Fevereiro.....	2:705	2:805
Março.....	3:384	3:250
Abril.....	3:633	4:166
Maió.....	3:264	3:441
Junho.....	2:808	3:040
1.º semestre.....	18:397	19:852
Julho.....	3:107	3:174
Total dos 7 mezes.....	21:504	23:026

Exportação:		
Janeiro.....	1:818	1:831
Fevereiro.....	1:831	1:953
Março.....	2:126	1:960
Abril.....	2:005	2:256
Maió.....	1:750	2:005
Junho.....	2:003	1:948
1.º semestre.....	11:533	11:953
Julho.....	1:157	1:914
Total dos 7 mezes.....	12:690	13:867

Vê-se pois que o resultado do mez de julho de 1888 é satisfatorio.

Os rendimentos arrecadados nos mezes de julho de 1887 e 1888 foram os seguintes em mil réis:

	1887	1888
Receita total.....	1.657:802 ⁷	1.395:717 ⁷
Abatendo o tabaco.....	323:995 ⁷	9:491 ⁷
Liquido.....	1.333:807 ⁷	1.386:226 ⁷
Augmento em 1888.....		52:419 ⁷

As receitas dos 7 mezes foram:

1887.....	11.232:673 ⁷	
menos tabaco.....	2.125:169 ⁷	
		9.107:504 ⁷
1888.....	11.137:432 ⁷	
menos tabaco.....	1:243:681 ⁷	
		9.893:751 ⁷
Augmento em 1888.....		786:247 ⁷

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO

Diz a *Gazeta d'Obras Publicas*:

Pelos estudos a que se tem procedido para o reconhecimento da via ferrea de Braga a Monsão, o rio Cavado tem de ser atravessado por uma ponte no sitio denominado Barco do Bico, a qual terá cerca de 200 metros a jusante da actual que liga a estrada real n.º 3. Junto á igreja de Soutello construir-se-ha uma estação e outra na parte posterior do Campo da Feira, em Villa Verde, para o lado do poente.

LINHAS DO BRAZIL

O novo governo brasileiro apresentou o seu programma de obras publicas para o proximo exercicio, no qual tomam o primeiro logar as suas idéas de alargar as communicações terrestres, devendo esta parte, certamente uma das mais importantes, ser posta em execução em breves tempos, porquanto, tendo ella já o parecer favoravel da commissão do orçamento das camaras, é natural que o parlamento tambem a approve.

O governo será auctorisado a conceder a garantia de juro de 6 % para a construcção de differentes vias ferreas, a qual será feita por 30 annos e sobre a base de 30:000:000 réis por kilometro.

São estas:

Uma linha de Cascias a Cajazeiros, na provincia do Maranhão.

Um ramal do Natal a Santa Cruz, no Rio Grande do Norte, estendendo-se até Ceará-Mirim, ou uma linha que ponha esta cidade em communicação directa com a capital da provincia.

Uma linha de Molongu á Lagôa Grande e outra de Pilar a Itobaiana, na provincia de Parahiba.

Outra de Ribeirão ao Bonito, um ramal de Campo Grande ao Bom Jardim; outro ligando o porto de Tamandari, pelo valle de Jaculypé, ao caminho de ferro do Recife ou São Francisco, no ponto que melhor pareça — todos na provincia de Pernambuco.

Na de Alagoas uma linha desde a de Alagoas-Railway até á cidade de Assembléa.

Uma linha de Aracaju até Simão Dias, com ramal para Capella, na provincia de Sergipe.

Do caminho central da Baleia para Orobo.

Um ramal partindo da linha do *Rio and Minas* e seguindo a Cachambu, e outro a Lambary e Cambuqueira, em Minas Geraes.

O prolongamento da linha de Sorocabana, de Botocatu ao rio Paranapanema, em S. Paulo.

Outro da linha de Paraná ao porto do Amazonas e do Rio Negro, com um ramal de Chorretes a Antonina.

Além d'isto o governo será auctorisado a negociar com a companhia Mogyana a continuação da sua linha de Poço de Caldas até á cidade; com a de *Minas and Rio* o da sua linha principal até o ponto navegavel do Rio Verde; a garantir o juro para a linha de Benavente a Santa Luzia e Cachoeiro, na provincia do Espirito Santo.

Com este novo desenvolvimento da viação acelerada e outras ligações de serviço e prolongamentos de construcção que as proprias provincias garantem, o Brazil conseguirá, certamente, melhorar d'uma forma consideravel as suas condições economicas, e dar enorme desenvolvimento ao seu commercio e á sua industria agricola em todas as provincias, desenvolvimento que, nos seus proventos Moraes e materiaes, compensará sobejamente a despesa a que o governo se lança com a garantia de juro em tão extensa rede a construir.

O PORTO DA FIGUEIRA

Foi nomeada uma commissão para elaborar o plano geral das obras a realisar para os melhoramentos do porto e barra da Figueira da Foz e estuario do Mondego, a qual é composta dos engenheiros José Joaquim de Mattos, Adolpho Ferreira Loureiro e Manuel Affonso Espergueira.

Os estudos devem estar promptos até ao fim do corrente anno para que o projecto possa ser apresentado ao parlamento logo no principio da sessão.

DESINCRUSTANTE MARCO-OLMOS

Do sr. D. Miguel Marin, de Barcelona, recebemos um interessante folheto sobre as importantes vantagens que este ingrediente offerece para evitar as incrustações nas machinas de vapor.

Explicando por uma fôrma clara os prejuizos causados pela adherencia de materias soluveis contidas na agua, aos tubos das caldeiras, expõe-se n'esta brochura a utilidade do vigoroso agente, nas seguintes palavras:

«O desincrustante-Marco-Olmos é a solução do problema que tem preoccupado os industriaes para terem as suas caldeiras sempre limpas.

«E' um producto liquido, soluvel, e portanto de um emprego facil, podendo introduzir-se ou injectar-se nas caldeiras, pela fôrma que mais commoda se torne.

«Não é corrosivo, e por isso não ataca os metaes, e a demonstração mais evidente é que as taras em que se envia para toda a parte são de folha de Flandres.

«Evita absolutamente as incrustações, sempre que se emprega em quantidade proporcional ás materias terreas, calcareas ou outras que, soluveis ou insolueis, se contemham nas aguas, bastando geralmente 3 kilos por cada 10 cavallos de força em 30 dias a 12 horas de trabalho.

«E' economico porque o seu preço, de 2 pesetas o kilo, é largamente compensado pelo valor do combustivel que economisa.

«Finalmente, embora a sua funcção principal seja impedir as incrustações, desempenha tambem o papel de desincrustante, pois as caldeiras em que não é possível arrancar as velhas incrustações ficam limpas e desincrustadas paulatinamente, sem que seja atacada a menor parte do metal.»

Seguem 50 certificados dos proprietarios das principaes fabricas de Catalunha e Valencia, engenheiros de caminhos de ferro, minas, etc. provando a eficacia do desincrustante, que, effectivamente, pelos resultados que pessoalmente presenciámos ali, é da maior importancia para todos que usam de machinas a vapor.

LINHAS MEXICANAS

O governo do Mexico mandou estudar pelos seus engenheiros uma linha que ligue o Oceano Pacifico com o golpho do Mexico, no mar das Antilhas, pondo assim os passageiros que desembarcassem dos navios no porto de S. João Baptista em rapida communicação, tanto com as costas do Pacifico, como com New-York.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

LEILÃO

No dia 18 de corrente e dias seguintes por intervenção do agente Casimiro C. da Cunha na estação principal d'esta companhia em Lisboa no Caes dos soldados.

Em virtude do art.º 33.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica nos dias e local supra indicados, pelas 11 horas da manhã, de todas as remessas existentes nas estações de data anterior a 20 de julho de 1888 bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se portanto os consignatarios das remessas abaixo indicadas, e d'outras que por sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda recebê-las pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se á repartição do trafego na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 17 do corrente das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

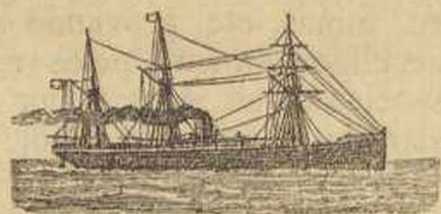
N.º 170 de 28 de fev. Villa Franca a Lisboa a Francisco Fava, 2 caixas garrafas vazias, 26 k; n.º 881 de 7 de mar. Elvas a Lisboa á

companhia U. Industrial, 1 caixa garrafas vazias, 73 k; n.º 2:840 de 20 de fev. Famalicão a Lisboa a Jacintho Antonio, 9 saccos guano, 767 k; n.º 16:448 de 23 de fev. Vianna a Lisboa a Alberto Neves, 1 barril de vinho, 125 k; n.º 257 de 3 de mar. Povoia a Santa-rem a A. Vasconcellos, 5 saccos guano, 250 k; n.º 4:136 de 2 de fev. Porto a Gaia a J. A. Pinto, 3 pipas de vinho, 1:740 k; n.º 110 de 7 de fev. Espinho a Gaia a J. A. Pinto, 1 casco vazio, 84 k; n.º 122 de 11 de fev. Espinho a Gaia a J. A. Pinto, 4 cascos vazios, 350 k; n.º 168 de 2 de mar. Espinho a Gaia a J. A. Pinto, 2 cascos vazios, 160 k; n.º 4:409 de 12 de abril Coimbra a Lisboa a Antonio Santos, 5 volumes mobilia, 98 k; n.º 1:206 de 13 de maio. Villa Franca a Lisboa a Souza 1 barril vinho, 47 k; n.º 4:289 de 9 de abril, Coimbra a Torres Novas, 2 quartollas e 2 barris, 94 k; n.º 560 de 1 de maio Elvas a Payalvo a J. Felipe, 2 caixas vidros, 212 k; n.º 1:449 de 19 de abril Estarreja a Aveiro a Antonio Reis, 1 barril vinho, 82 k; n.º 168 de 2 de mar. Espinho a Gaia a José A. Pinto, 2 cascos vazios, 160 k; n.º 17:167 de 27 de mar. Vianna a Gaia a J. V. d'Almeida, 17 caixas garrafas vazias, 731 k; n.º 4:680 de 19 de abril Coimbra a Porto a J. B. Porto, 1 caixa garrafas vazias, 31 k; n.º 6:488 de 24 de mar. Lisboa C. a Abrantes a José Baptista, 1 volume saccos vazios, 20 k; n.º 751 de 12 de maio. Mangualde a Lisboa C. a Pacheco Souza, 1 pipo vinho, 194 k; n.º 4:406 de 21 de maio Gaia a Lisboa C. a A. A. Reis, 3 caixas vinho, 125 k; n.º 3:705 de 2 de maio: Payalvo a Lisboa a Pinho Ferreira e C.º 3 caixas genebra, 214 k; n.º 462 de 2 de maio O. do Bairro a Lisboa a Pinto Vianna, 27 volumes madeira, 1:009 k; 2:544 de 13 de maio Aveiro a Lisboa a Joaquim Pinto, 20 volumes redes, 540 k; n.º 18:021 de 30 de maio Porto a Lisboa a Carvalho Souza, 4 caixas vinho, 84 k; n.º 18:024 de 30 de maio Porto a Lisboa a A. Guimarães, 4 caixas vinho, 85 k; n.º 6:466 de 27 de abril Lisboa C. a Carregado a Luiz Duarte, 1 casco vazio, 119 k; n.º 2:431 de 18 de maio Figueira a Porto a A. Almeida Junior, 2 caixas garrafas, 80 k; n.º 1:284 de 19 de maio Nellas a Porto a J. A. Neves, 3 atados saccos vazios, 200 k; n.º 753 de 22 de maio, Soure a Sant'Anna a José das Neves, 40 pedras amollar, 928 k; n.º 19:644 de 13 de maio, Porto a Espinho a A. Coelho Ribeiro, 1 caixa genebra e 2 vinho, 150 k; n.º 570 de 27 de jun. Sacavem a Lisboa a Antonio Bretes, 8 cascos vazios, 1:088 k; 2:239 de 28 de jun. Carregado a Lisboa a A. Lopes, 1 casco vinho, 787 k; n.º 5:033 de 28 de jun. Torres Novas a Lisboa a M. Pereira, 1 casco vinho, 922.

Lisboa, 3 de outubro de 1888.

O DIRECTOR

P. Ignacio Lopes.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 29 de outubro o vapor Neva

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

Para Southampton e Antuerpia

O paquete Trent

Esperado em 25 ou 26 de outubro

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

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

AGENTES

LISBOA

KNOWLES RAWES & C.º
31, Rua dos Capellistas, 1.º

PORTO

W. C. TAIT & C.º
23, Rua dos Ingleses, 23

SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Avisos ao publico

ESTAÇÃO DE MAFRA

Desde 15 do corrente será aberta ao serviço publico a estação de Mafra, situada ao kilometro 33,294 da linha de Lisboa a Torres Vedras, entre as estações de Sabugo e Malveira.

A nova estação são applicaveis as tarifas em vigor n'aquella linha.

Lisboa, 1 de outubro de 1888.

APEADEIRO DE QUINTANS—NA LINHA DO NORTE

Desde 15 de outubro de 1888 os comboios n.ºs 1 e 2 terão uma paragem no apeadeiro de Quintans, kilometro 266,025 entre as estações de Oliveira do Bairro e Aveiro para receberem e deixarem passageiros.

Os passageiros e bagagens procedentes das estações de Lisboa a Oliveira do Bairro ou ás mesmas destinados pagarão como se se destinassem a Aveiro ou vice-versa, e os procedentes ou destinados ás de Aveiro a Porto como se partissem de Oliveira do Bairro ou se destinassem a esta estação.

Não se acceitam mercadorias nem de grande nem de pequena velocidade para este apeadeiro ou vice-versa.

Lisboa, 3 de outubro de 1888.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

P. Ignacio Lopes

ADMINISTRAÇÃO

DOS

CORREIOS E TELEGRAPHOS

DE

LISBOA

Para conhecimento do publico annuncia-se:

1.º que pelos comboios sud-express que, a contar do dia 15 do corrente mez, chegarem a Lisboa nas 2.ªs e 6.ªs feiras de cada semana, virão malas procedentes de paizes estrangeiros;

2.º que as correspondencias recebidas por estes comboios, os quaes deverão chegar á estação de Santa Apollonia ás tres horas e um quarto da tarde, serão distribuidas em Lisboa no proprio dia da sua chegada;

3.º que pelos comboios sud-express, os quaes partirão de Lisboa tambem nas 2.ªs e 6.ªs feiras ás oito horas e um quarto da tarde, serão expeditas correspondencias para os paizes estrangeiros;

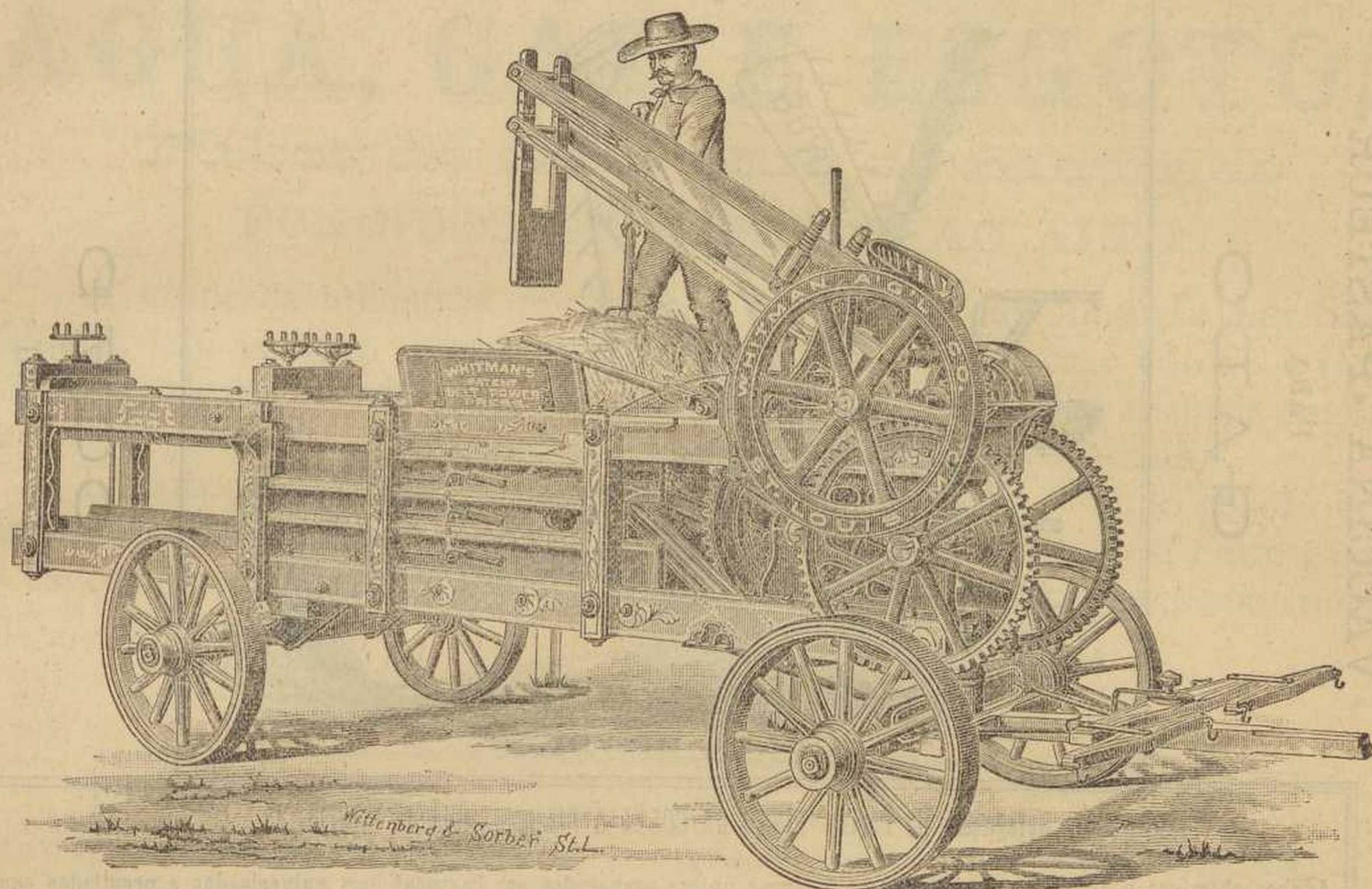
4.º que estas correspondencias, as quaes terão uma notavel redução de tempo no seu actual percurso, deverão ser lançadas na caixa d'esta administração até ás sete horas e um quarto da tarde impreterivelmente.

Administração dos Correios e Telegraphos de Lisboa, em 13 de outubro de 1888.

O administrador

João Baptista da Silva Lopes.

Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa



PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHITMAN

PREMIADÁS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

Estas machinas são d'um transporte facil, e por meio de dois cavallos com o auxilio de trez homens, podem comprimir 200 fardos de 55 kilos cada um, em 10 horas de trabalho.

A força da pressão é de 300 kilogrammas por metro cubico e póde regular-se com toda a facilidade, o tamanho e peso dos fardos.

Estas machinas que são muito simples, solidas e de facil manejo, e que apresentam grande vantagem para o transporte da palha e feno, são de immensa utilidade para os exercitos e estão adoptadas na Russia e Italia.

Sendo movidas a vapor, com a força de 4 cavallos obtem-se de 500 a 600 fardos por dia.

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

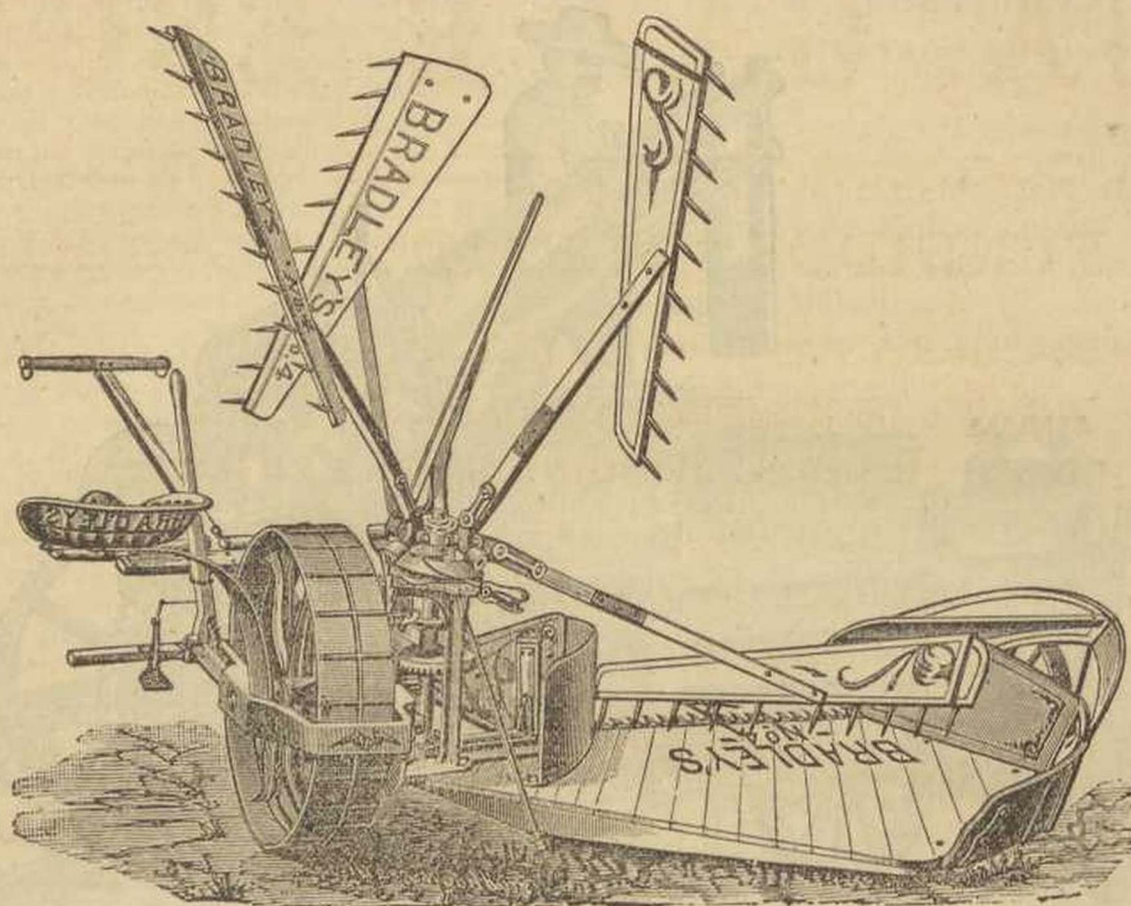
Ala poente do Mercado 24 de Julho-Aterro da Boa Vista—Lisboa

Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

VACCINA «PASTEUR»

PARA

CAIDO



Ceifeira BRADLEY

VACCINA «PASTEUR»

PARA

CAIDO

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

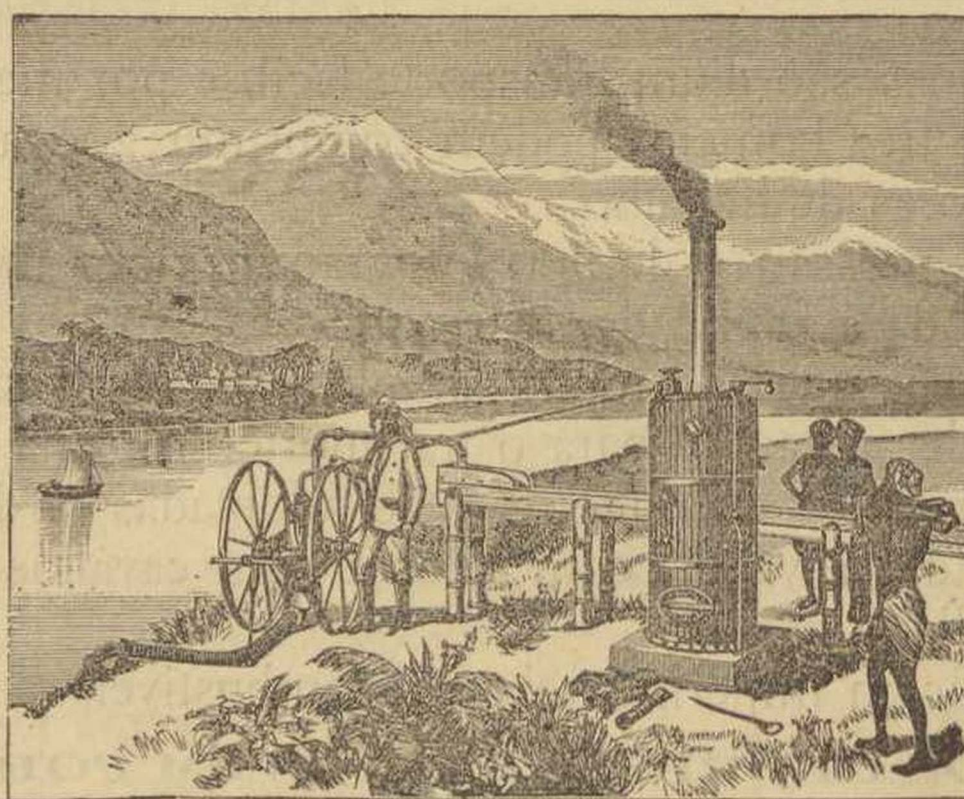
Analyses de terras feitas no laboratorio da companhia pelo distincto professor do instituto d'agronomia e veterinaria

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

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

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

Direcção telegraphica: Agricultura — Lisboa



PULSOMETRO PARA REGA

Grande Fabrica de Productos Chimicos

POVOA DE SANTA IRIA

Direcção telegraphica: Agricultura — Lisboa

Tarifas Reduzidas nos Transportes dos Caminhos de Ferro Portuguezes

CANALISAÇÕES

PARA

ÁGUA, GAZ E ESGOTOS

Tubos de ferro para as mesmas
FUNDIDOS EM RAMPA E AO ALTO

A empresa industrial portugueza, proprietaria da fundição em Santo Amaro, tem sempre promptos a entregar tubos de bocca e cordão e peças de ligação para os mesmos, das dimensões constantes dos mappas seguintes; entregando-os envernizados ou não á vontade do comprador.

Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiada ás suas officinas a execução de canalisações importantes, entre outras o esgoto da penitenciaria de Lisboa na extensão de cerca de 4.000 metros de 0^m,30 de diametro.

DIMENSÕES DOS TUBOS

Tubos fundidos em rampa				Tubos fundidos ao alto			
DIAMETRO INTERNO		COMPRIMENTO		DIAMETRO INTERNO		COMPRIMENTO	
POLEGADAS	METROS	TOTAL	UTIL	POLEGADAS	METROS	TOTAL	UTIL
1 1/2	0,038	1,880	1,825	4	0,100	2,750	2,670
2	0,050	2,000	1,940	5	0,125	2,750	2,660
2 1/2	0,062	2,750	2,685	6	0,150	3,100	3,000
3	0,075	2,750	2,680	7	0,175	3,100	3,000
3 1/4	0,080	2,400	2,330	8	0,200	3,100	3,000
4	0,100	2,750	2,670	10	0,250	3,100	3,000
5	0,125	2,750	2,660	12	0,300	3,100	3,000

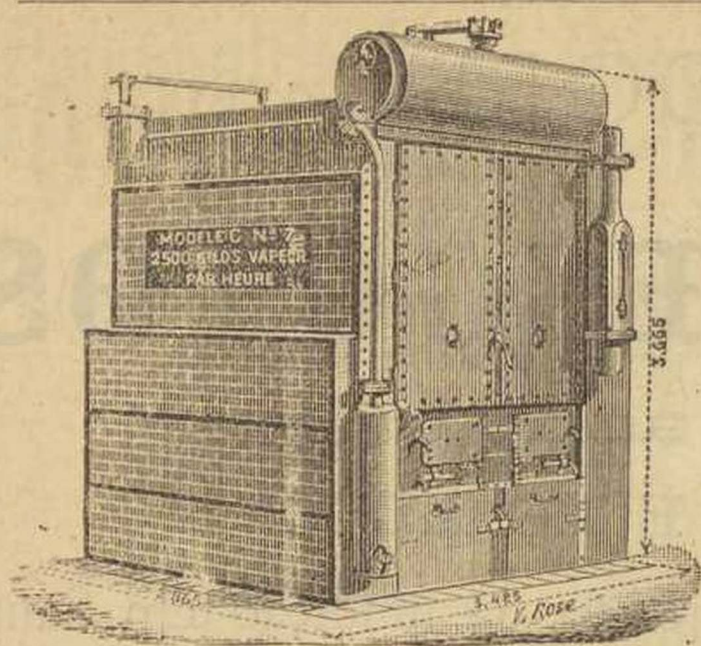
É a fundição em Santo Amaro a unica que em Portugal tem a instalação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem empregados em canalisações. Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmospheres. Os preços correntes fornecem-se a quem os solicitar, assim como os esclarecimentos de preços, dirigindo os pedidos á

Empresa Industrial Portugueza

Santo Amaro, LISBOA

AVISO —

A EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA tem sempre, no seu annexo na Exposição, um empregado a quem podem ser entregues quaesquer encomendas.



Aplicações de Geradores Belleville

à
METALLURGIA

Representando mais de 1:000 cavallos

Société anonyme des Mines et Fon- deries de zinc de la Vieille-Mon- tagne	2.268 cavallos
Compagnies des Fonderies et For- ges de Terrenoire, la Voulte et Bessèges	2.010 "
Société industrielle et commerciale des Métaux	1.160 "
Fabrique de Blindages de Kolpino (Marine Impériale de Russie)	2.200 "
Société anonyme des Hauts Four- neaux et Forges de Denain et d'Anzin	1.155 "
Forges de l'adour, le Boucau	1.165 "

SOCIEDADE DOS GERADORES INEXPLOSIVEIS BELLEVILLE

87 ANNOS DE EXISTENCIA

PRIMEIRA PATENTE DE INVENÇÃO 1850—ÚLTIMA PATENTE DE APREFEIÇOAMENTO 1887

GRANDES RECOMPENSAS INDUSTRIAES

Duas nomeações e uma promoção na Legião d'honra
1866 — 1878 — 1883

VANTAGENS PRINCIPAES:

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

J. BELLEVILLE & C.^a

Fornecedores das Administrações Publicas em França e no estrangeiro

Numerosas applicações á marinha de guerra, mercante e a todas as industrias em terra

Officinas e estaleiros de l'Ermitage, á Saint-Denis (Seine)—16, Anenue Trudaine, Paris

LOCOMOVEIS VERTICAES INEXPLOSIVEIS BELLEVILLE

Para luz electrica e quaesquer trabalhos industriaes ou agricolas

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

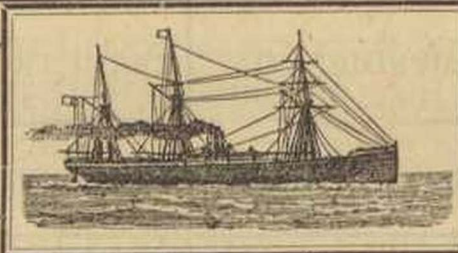
BOMBAS A VAPOR BELLEVILLE para a alimentação de caldeiras de alta
pressão.

REGULADOR DETENSOR BELLEVILLE para limitar a pressão do vapor.

Massa antifriccio-metallica para caixas de estopa — Gordura antifriccicia para
torneiras.

Enviem-se franco esclarecimentos geraes sobre os tres typos de Ge-
radores Belleville (fixo, transportavel e maritimo) bem como os
Locomoveis, Bombas a vapor e Reguladores detensores de pressão.

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

Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.^o

F. Garay & C.^a

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.