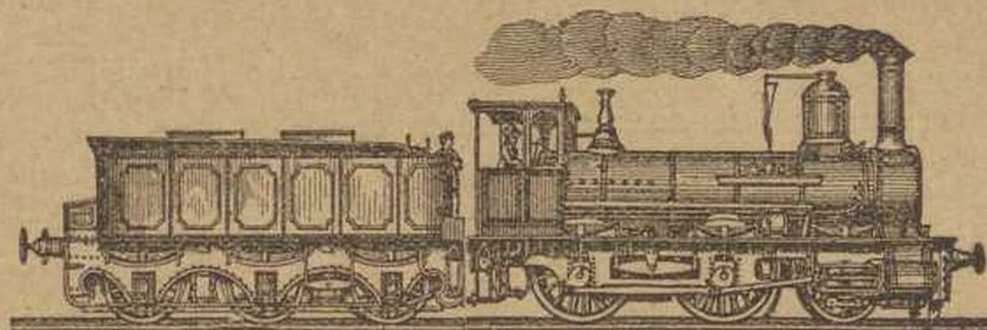


# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## 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

FRANÇA — PARIS — G. Pessard — Rue Montmartre, 131

INGLATERRA — DERBY — George James Pratt — Adjuncto do serviço de Tracção da companhia Midland Railway

BRAZIL — RIO DE JANEIRO — José de Mello, filial da casa editora David Corazzi — Rua da Quitanda, 38.

### AVISO IMPORTANTE

Por accordo com as direcções respectivas, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» distribue sempre, como annexo, as Tarifas especiaes de todas as linhas ferreas portuguezas, acompanhando-as de artigos explicativos.

Com este numero distribuimos as tarifas:

N.º 1 de pequena velocidade das linhas de Leste e Norte. Gado vacum por wagon completo;

E. P. n.º 4 da Companhia Real — N. B. n.º 9 da Beira Alta e X. n.º 1 pequena velocidade das linhas hespanholas — Taras vazias.

N.º 1 do ramal de cintura — madeira e palha por wagon completo;

Brevemente distribuiremos tambem a tarifa de volumes pequenos até 10 kilogrammas — Taras vazias nas linhas de Torres, Figueira, Alfarellos, — Nova tarifa de bilhetes de assignatura na linha de Cintra-Torres — Logares de luxo e salões — e outras que em breve começarão a vigorar nas diferentes redes.

Com os nossos numeros anteriores temos dado como annexos 31 tarifas especiaes.

### SUMMARIO

O progresso das linhas portuguezas. — O estado da Fazenda publica. — Parte official, conclusão do alvará de 13 de dezembro de 1888, portarias de 4, 9, 11 e 14 de janeiro, regulamento para a fiscalisação do caminho de ferro de Mormugão. — Tarifas de transporte, especial n.º 1, E. P. n.º 4, n.º 1 do ramal de cintura. — Bibliographia. — Industrias portuguezas. — Tarifas internas e internacionaes. — Commercio exterior francez. — Exposição universal de Barcelona. — Extensão das rédes de caminhos de ferro. — Carteira dos accionistas. — Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam e Bruxellas. — Receitas dos caminhos de ferro. — Exposição de Paris. — Porto de Bordeos. — Notas varias. — Avisos de serviço. — Annuncios.

### O PROGRESSO DAS LINHAS PORTUGUEZAS

1878 — 1888

**H**a dez annos ainda, a contemplação do mappa da Europa, tendo traçadas as linhas ferreas que a atravessavam, era verdadeiro motivo de desanimo para quem tem em apreço a prosperidade do nosso paiz.

Ao lado a Hespanha, onde os traços indicadores do rastro da locomotiva, de norte a sul, nas serpenteadas linhas que descem dos Pyreneos até a Andaluzia, de este a oeste, na curvilinea estrada que conduz de Alicante a Badajoz; de noroeste a sueste na que segue desde a Galliza até Murcia; do nordeste ao sudoeste na que de Barcelona desce pelo Aragão a Madrid, Alcarar e Sevilha.

Mais acima a França, cuja capital semelha como que o corpo de uma grande aranha, de enormes pernas, estendendo-se para todos os pontos, para todas as fronteiras, irradiando, até esses pontos os mais distanciadados, a influencia civilisadora da cidade, e fazendo confluir a esta os productos da actividade e da natureza, de todas as localidades mais distantes.

Junto d'esta, a Belgica, em que o paralellismo das linhas parece uma grade enorme, atravez da qual o paiz industrial por excellencia, pequeno no territorio, mas grande nas aspirações, espreitava o resto da Europa, a ver onde levaria os seus productos, estendendo o olhar até a Africa para abrir ali novos mercados.

Ao sul, espreguiçando-se pelo Mediterraneo e pelo Adriatico, a Italia, prolongando as suas linhas pelos seus littoraes, e concentrando-as ao norte, n'uma frequencia demonstradora de maior densidade de população e abundancia de productos.

Do outro lado da Mancha, não comparemos a enorme teia em que se enredam todas as povoações inglezas, desde as margens do Atlantico até a velha e irrequieta Irlanda.

E a Hollanda, com as suas linhas estrategicas e calculadamente commerciaes, servindo todos os pontos de comunicação com o estrangeiro, todos os portos onde os grandes vapores, como os pequenos barcos, podem ir levar ou buscar generos.

E a Austria, com o seu redemoinhar de uma duzia de linhas em volta da capital, para logo se afastarem



em largos percursos, a penetrarem na Hungria, a ligarem com a Allemanha por vinte diferentes pontos.

E esta ultima, demonstrando em cada uma das suas grandes cidades o movimento e a vida, na multiplicidade de grandes e pequenas linhas que para ellas convergem.

E baixando os olhos, impressionados pela contemplação de tantos traços indicadores da marcha do progresso atravez das povoações, quem olhasse a facha que forma o occidente da peninsula hispanica, sendo portuguez, retiraria a vista, desconsolado de tanto isolamento; sendo estrangeiro, inferiria d'esse abandono de meios de comunicação a falta de iniciativa, de governo, de vida, de riqueza, de importancia emfim.

O nosso paiz apresentava apenas á admiração de nacionaes e estranhos o Y tombado formado pela linha de leste, bifurcando no Entroncamento com a do norte; a nossa rêde ferrea ia como que a custo, até Badajoz, ligar ali com a velha linha de Ciudad Real, offerecendo como facilidade de relações internacionaes um percurso de 882 kilometros entre as duas capitães; para o norte, estacava na montanha das Devezas, assustada da profundidade do Douro, que marulhava do outro lado, a ameaçar engulir a primeira machina que o quizesse galgar arrastando um comboio.

Do outro lado do Douro — nada.

Uma zona fertilissima a superabundar de productos que se davam quasi, ou se inutilisavam no proprio solo, porque lhes faltava a procura, graças ás difficuldades de transporte, uma população densa que não se movimentava, porque tinha por vehiculo a velha caleça, ou o vagaroso carro minhoto.

A mais d'isto, na margem esquerda do Tejo, uma linha pequena e mal dotada de material, servindo duas ou tres cidades, com um serviço moroso e reduzido a um trem por dia.

O restante do paiz, completamente desprovido de meios de transporte rapido.

Eis o que nós tínhamos ha apenas 10 annos.

O que nós temos hoje ao findar o anno de 1888 não é ainda motivo para nos envaidecermos, mas é já muito para reconhecermos os beneficos resultados que do alargamento de comunicações podem tirar os paizes.

De uns parcos 700 kilometros que então possuíamos, chegámos hoje já a 1921, que tantos são os com que fechamos o anno; e em breve augmentaremos muito o numero actual, quando se abrirem as linhas que hoje temos em construcção, e chegaremos ao quintuplo d'aquella cifra quando a rêde complementar se achar construida.

Em vez da unica comunicação com a Hespanha, por Badajoz, temos já hoje mais 4: por Valencia de Alcantara, Villar Formoso, Barca d'Alva e Valença do Minho; em lugar d'um só porto servido por linha ferrea, temos já trez e em breve juntar-se-ha a estes outro.

Em vez de 38 horas de percurso entre Lisboa e Madrid, vamos hoje áquella cidade em 17 — menos de metade.

Com um tão rapido desenvolvimento de meios de prosperidade não admira, pois, que o paiz progrida e augmente de valor; progressos e augmento que hão de manter-se, porque muito ha que fazer ainda, e se, felizmente, hoje se pensa, e com razão, que estacionar é morrer, a nossa morte moral vem muito longe, porque a paralysação do movimento adquirido não nos assusta por impossivel que seria, tal foi o impulso que nos ultimos tempos se deu aos progressos materiaes do paiz.

E bem hajam os que n'essa cruzada se empenharam,

cómo os que ainda hoje lutam para alargar os nossos elementos de prosperidade.

Para aquelles, o nosso respeito; para estes, o nosso apoio incondicional.

## O ESTADO DA FAZENDA PUBLICA

O sr. ministro da fazenda apresentou em sessão das camaras de 13 do corrente o seu relatório sobre este importante assumpto, conta geral do estado, orçamento para 1889-90, rectificação do de 1888-89 e propostas de fazenda.

Pelos referidos orçamentos o activo e passivo do thesouro, no exercicio actual e no proximo futuro, resumem-se em:

|   |                 |
|---|-----------------|
| Orçamento ordinario de 1889-1890:   |                 |
| Receitas.....   | 40.150:331\$000 |
| Despezas.....   | 40.218:676\$770 |
| Excesso de despesas.....  | 68:345\$770     |
| Despezas extraordinarias do exercicio de 1889 e 1890, além das estradas, com receita especial.....                            | 1.298:000\$000  |
| Orçamento ordinario rectificado de 1888 e 1889:   |                 |
| Receitas.....   | 39.079:765\$000 |
| Despezas.....   | 39.758:346\$191 |
| Excesso de despesas.....  | 681:581\$191    |
| Orçamento extraordinario rectificado de 1888-1889:  |                 |
| Receitas.....   | 246:000\$000    |
| Despezas.....   | 2.450:728\$837  |
| Excesso das despesas.....   | 2.216:728\$837  |
| Recursos extraordinarios com que o governo conta:   |                 |
| 1.º Restituição das sommas dispendidas com o caminho de ferro do Algarve.....   | 3.140:000\$000  |
| 2.º Idem, idem, com o porto de Leixões.....   | 2.431:000\$000  |
| 3.º Saldo disponivel do emprestimo de 4,5 por cento, cujos encargos totaes se acham aliás descriptos nos dois orçamentos..... | 1.435:000\$000  |
| Recursos extraordinarios.....   | 7.006:000\$000  |
| N'estes termos:   |                 |
| Despesa ordinaria:  |                 |
| 1888-1889 (rectificado).....  | contos 39.758   |
| 1889-1890.....  | " 40.219        |
| Despesa extraordinaria:   |                 |
| 1888-1889 (rectificado).....  | " 2.451         |
| 1889-1890.....  | " 1.298         |
| Total.....  | " 83.726        |
| Despesa com garantias de juro a caminhos de ferro na metropole e ultramar.....  | " 874           |
|   | 84.600          |
| Receitas:   |                 |
| Ordinarias de 88-89.....  | 39.077          |
| — de 89-90.....   | 40.150          |
| Extraordinarias de 88-89.....   | 246             |
|   | 79.473          |
| Novos recursos do ultramar.....   | 211             |
| Receitas de Leixões, Caminho do Algarve e saldo do emprestimo de 4,5 por cento....  | 7.006 86.690    |
| Saldo disponivel—contos.....  | 2.090           |

provavel sem haver necessidade de se recorrer a emprestimos externos nem a augmento da divida fluctuante de qualquer ordem ou natureza.

Estes esclarecimentos e outros que do orçamentos constam justificam o que n'este jornal temos sustentado, pela penna do nosso collega encarregado do Bole-



*tim financeiro* de Lisboa, e que está também no nosso espirito, sem que nos preocupemos do nome que firma as propostas d'este ou d'aquelle ministerio, mas attendendo unicamente a fazer justiça a quem se empenha por bem governar os negocios publicos, isto é— que o estado da fazenda publica é satisfatorio e tendente a marcar o grau de equilibrio de ha tanto desejado.

As demais propostas de fazenda são as seguintes:

1.º Relevando o governo da responsabilidade em que incorreu, importando farinhas estrangeiras, para fornecel-as á camara municipal de Lisboa, para o regular abastecimento do mercado.

2.º Reduzindo a 10 por cento a decima de juros, ficando isentas da mesma decima as letras commerciaes.

3.º Reduzindo as taxas do imposto do sello designadas nos n.ºs 295, 502 e 303 das classes 4.ª e 5.ª da tabella n.º 2.

4.º Creando no ministerio da fazenda uma comissão de onze membros, encarregada de formular uma tabella geral dos preços dos generos, que sirva de base para a avaliação do rendimento a descrever nas matrizes prediaes, mandadas organizar pela lei de 17 de maio de 1880, e auctorisando o governo a modificar o processo de annullações por sinistros.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.ª repartição

CAMINHOS DE FERRO

(Conclusão do numero antecedente)

42.ª

Em qualquer epoca, depois de terminados os quinze primeiros annos, a datar do praso estabelecido para a conclusão da linha, terá o governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se, deduz-se d'esta somma o producto liquido que corresponda aos dois annos menos productivos e tira-se a média dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade, que o governo pagará á empresa durante cada um dos annos que faltarem para terminar o praso da concessão.

Porém, esta annuidade nunca será inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos, tomados para base d'este calculo.

N'este preço da remissão não é incluido o valor do carvão, coke, ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo governo, na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

43.ª

O uso da linha telegraphica ou telephonica será permittido gratuitamente para os despachos officiaes, e aos particulares mediante uma tabella estabelecida pela empresa de accordo com o governo.

44.ª

O concessionario Eduardo da Costa Correia Leite ou a companhia primeiro por elle organizada não poderá transferir para outra pessoa ou companhia sem consentimento do governo os direitos que lhe são conferidos por esta concessão.

45.ª

A empresa, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito a construcção e exploração, ás leis e regulamentos de Portugal.

46.ª

O caminho de ferro, seu material fixo e circulante e o da linha telegraphica ou telephonica servirão de garantia, para o estado, da execução das presentes condições.

47.ª

A empresa prestará aos agentes do governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatística da linha.

48.ª

As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições serão resolvidas pelo governo, ouvida a junta consultiva de obras publicas e minas.

49.ª

A concessão caducará:

1.º Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 3.ª e 28.ª;

2.º Se não começar a exploração dentro do praso de um mez, depois de auctorizada pelo governo, nos termos da condição 29.ª;

3.º Se, iniciada a exploração, a empresa a interromper por espaço superior a um mez;

4.º Se a empresa não cumprir as outras condições a que fica obrigada.

§ unico. Caducando a concessão pelo não cumprimento da condição 28.ª, reverterá para o estado o deposito de garantia de que trata a condição 61.ª

50.ª

Nos casos previstos na clausula antecedente, o governo porá em hasta publica e adjudicará, a quem mais offerecer, a exploração do caminho de ferro pelo espaço de tempo que restar da presente concessão, e nas mesmas condições em que esta é feita, quando o julgue conveniente, pertencendo ao arrematante, não só as obras executadas pela empresa, como também todo o material fixo e circulante, e perdendo, portanto, a mesma empresa todo e qualquer direito de propriedade sobre essas obras e material.

51.ª

O preço da arrematação será entregue á empresa, depois de deduzidas quaesquer despezas, que o governo tiver feito, incluindo as de fiscalisação.

52.ª

Se dentro de seis mezes não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicado ao estado, sem indemnisação alguma, e o contrato rescindido para todos os effeitos juridicos.

53.ª

Exceptuam-se das disposições das clausulas precedentes os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o governo prorogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

54.ª

Quanto á parte do caminho de ferro entre Almeirim e a estação de Santarem, cuja transformação em via de largura normal de 1<sup>m</sup>,67 é concedida por este alvará, é permittido á empresa construí-la e explorá-la sobre o leito da estrada real n.º 68, de Santarem a Evora, na parte em que a mesma estrada poder ser aproveitada, emquanto o rendimento bruto kilometrico annual do caminho de ferro, de que trata este alvará, livre de impostos, não attingir durante tres annos consecutivos a quantia de 2:500.000 réis, e observando-se o que fôr applicavel das condições retro, alem das abaixo transcriptas.

55.ª

Logo que o producto kilometrico annual do caminho de ferro, livre de impostos, atinja, durante tres annos consecutivos, a quantia de 2:500.000 réis, será a empresa obrigada a construir em leito proprio a extensão comprehendida entre Almeirim e a estação de Santarem.

56.ª

A linha deverá ser assente ao nível da estrada, a um dos lados da faixa empedrada, e por forma que não embarace o transito de passageiros nem dos vehiculos ordinarios.

57.ª

A empresa fica obrigada a não damnificar a estrada, a reparar de prompto os estragos que porventura n'ella causar, e a conservar em bom estado a parte da faixa empedrada que servir para a circulação dos trens da linha ferrea e meio metro para fóra dos carris exteriores.

58.ª

A empresa não poderá restringir o uso publico da estrada e das serventias publicas e particulares que n'ella existam, devendo mantel-as ou substituí-las á sua custa, indemnizando devidamente os interessados, quando não possam ser conservadas.

59.ª

A empresa não terá direito a indemnisação alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem do transito ordinario pela estrada, do seu estado de conservação, da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupção de serviço motivados por medidas de ordem e policia, do livre uso da estrada, dos trabalhos n'ella executados por ordem do governo ou por corporações ou individuos devidamente auctorizados.

60.ª

Para ser auctorizada a exploração e a passagem na ponte e viaducto D. Luiz I, na referida estrada real n.º 68, de Santarem a Evora, deverá previamente a empresa observar o disposto na portaria de 11 de junho ultimo, e parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, datado de 23 de abril do corrente anno.

61.ª

O deposito de 50:000.000 réis, a que se refere a condição 37.ª do alvará de 22 de setembro de 1887, passa a servir de garantia ao cumprimento das obrigações prescriptas por esta concessão.

1.º O referido deposito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a caixa geral de depositos paga por depositos identicos, e sendo em titulos de divida publica o respectivo juro.

2.º Este deposito será entregue ao concessionario logo que a linha seja aberta á exploração publica.

62.ª

A concessão da exploração do caminho de ferro, a que se re-



fere este alvará, vigorará pelo prazo de noventa e nove annos, a contar da abertura á exploração da linha; findo este prazo reverterá para o estado o caminho de ferro com todo o seu material fixo e circulante, nos termos da condição 41.ª, sem prejuizo do disposto na condição 42.ª do presente alvará.

Pelo que n'ando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este meu alvará competir, que o cumpram e guardem, e façam cumprir e guardar, tão inteiramente como n'elle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

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

Dado no paço, em 13 de dezembro de 1888. = EL-REI. = *Emygdio Julio Navarro*.

(Logar do sello das armas reaes).

Alvará pelo qual Vossa Magestade ha por bem conceder a Eduardo da Costa Correia Leite, ou á companhia primeiro por elle organizada, licença para construir e explorar por noventa e nove annos um caminho de ferro de via larga com tracção a vapor, parte em leito proprio, parte sobre a estrada real n.º 68, de Santarem a Evora, para passageiros e mercadorias, ligando os caminhos de ferro do sul e leste nas estações de Vendas Novas e Santarem, tudo pela forma retro declarada.

Para Vossa Magestade ver.

(Logar do sello de verba.)

Pagou 10.000 réis de sello, em 15 de dezembro de 1888, sob n.º 112.

Lisboa, 17 de dezembro de 1888. = *J. R. Mello*. = *Bastos*.

Pagou 3.7180 réis de emolumentos e imposto adicional pela guia n.º 183 da serie de 1888. = *E. Marcelly Pereira*.

*Cassiano Augusto Pessoa* ae *Amorim* o fez.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto e orçamento datados de 11 e 13 de dezembro ultimo, do desvio do caminho da quinta da China, entre os perfis 33 e 35 do lanço dos caminhos de ferro do Minho e Douro, comprehendido entre a estação do Pinheiro e a estação central nas proximidades da praça de D. Pedro, no Porto, e ordenar que ao preço da empreitada A do referido lanço seja adicionada a quantia de 331.315, importancia, feita a redução da praça, do orçamento mencionado.

Paço, em 9 de janeiro de 1889. = *Emygdio Julio Navarro*.

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foram presentes os projectos, datados de 31 de dezembro ultimo, do 1.º e 2.º lanços do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil comprehendidos entre Coimbra (estação urbana) e a Portella e entre a Portella e Tremoa, e bem assim os typos de obras de arte correntes, tunneis e perfis trasversaes da via, juntos aos mesmos projectos, apresentados pela companhia do caminho de ferro do Mondego: ha por bem, conformando-se com o parecer de 10 do corrente da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar os referidos projectos e typos com as clausulas e condições seguintes:

1.ª O governo poderá impor á companhia as alterações que julgar necessarias na directriz d'estes lanços, quando forem apresentados os projectos dos lanços restantes, visto não ter ainda sido approvada a directriz geral de toda a linha;

2.ª A approvação dada aos typos de obras de arte, não importa alteração ao que dispõe a condição 18.ª do alvará de 8 de novembro de 1888;

3.ª A passagem superior no largo da Portagem poderá ter a altura de 5 metros acima dos carris, como é indicado no projecto;

4.ª Alem das passagens de nivel e desvios indicados nos projectos, a companhia fará todos os outros desvios e passagens que forem julgados necessarios;

5.ª Deverá ser estabelecido um apeadeiro no patamar anterior ao tunnel da Portella;

6.ª A companhia, nos termos da condição 2.ª do citado alvará, apresentará opportunamente á approvação do governo as dimensões e espaçamento das travessas e os typos dos carris, e bem assim os projectos das estações, apeadeiros, passagens de nivel, pontes e viaductos.

Paço, em 11 de janeiro de 1889. = *Emygdio Julio Navarro*.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 5 de outubro ultimo, do desvio da estrada real n.º 55, da Guarda a Castello Branco, ao kilometro 1,340 do 3.º lanço do Fundão á Covilhã, da 2.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 14 de dezembro de 1888. = *Emygdio Julio Navarro*.

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

## ESTRADAS, OBRAS HYDRAULICAS E EDIFICIOS PUBLICOS

### 1.ª repartição

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior do commercio e industria: ha por bem approvar, com as prescripções constantes da parte do mesmo parecer, que por copia se remette, com a presente portaria, ao director das obras publicas do districto de Santarem, as tarifas geraes e condições de transporte em grande e pequena velocidade, do caminho de ferro americano, da Gollegã, por Torres Novas, a Alcanena, apresentadas pela companhia concessionaria, em data de 30 de outubro de 1888.

O que se communica ao referido funcionario, para seu conhecimento e para que o faça constar á referida companhia.

Paço, em 4 de janeiro de 1889. = *Emygdio Julio Navarro*.

Para o director das obras publicas do districto de Santarem.

## Ministerio da Marinha e Ultramar

### DIRECÇÃO GERAL DO ULTRAMAR

#### 3.ª repartição

Estando em exploração o caminho de ferro de Mormugão, e convido por isso que se definam os deveres e attribuições do pessoal da fiscalisação do dito caminho de ferro: hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva do ultramar, approvar o regulamento para a fiscalisação do caminho de ferro, que baixa assignado pelo ministro e secretario de estado dos negocios estrangeiros e interino da marinha e ultramar.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 17 de dezembro de 1888. = REI = *Henrique de Barros Gomes*.

### Regulamento para a fiscalisação do caminho de ferro de Mormugão que faz parte do decreto d'esta data

#### CAPITULO I

##### Pessoal de fiscalisação e distribuição dos serviços

Artigo 1.º O pessoal d'esta fiscalisação é o que consta do quadro annexo a este regulamento.

Art. 2.º O serviço da fiscalisação de exploração d'este caminho de ferro será dividido em tres secções:

- a) Serviço geral ou de secretaria.
- b) Fiscalisação do movimento e trafego.
- c) Fiscalisação de via e obras.

Art. 3.º O serviço geral ou de secretaria comprehende todos os trabalhos de superintendencia, centralisação e coordenação de todos os serviços e documentos relativos á fiscalisação, bem como a organização de todos os trabalhos estatísticos concernentes á exploração technica e commercial da linha.

Art. 4.º Pertencem á 2.ª secção fiscal todos os serviços especificados no artigo 2.º §§ 2.º, 3.º e 4.º e artigo 4.º do regulamento geral approvado pela portaria provincial n.º 31 de 14 de janeiro de 1887. Este serviço é dirigido e centralizado pelo chefe do movimento e trafego, e subdivide-se em dois ramos, cada um dos quaes fica a cargo de um conductor auxiliar. Ao primeiro ramo pertence a fiscalisação do movimento e trafego da linha propriamente dita, ao segundo tudo o que diz respeito ao material circulante, tracção e officinas.

Art. 5.º A 3.ª secção fiscal competem todos os trabalhos relativos ao estado, conservação e reparação de via, das obras de arte, das estações e suas dependencias, do material fixo; e em summa todos os trabalhos de construcção em via de execução ou que venham a executar-se no decurso da exploração.

§ unico. Esta secção é dirigida pelo chefe de via e obras, tendo sob as suas ordens para o coadjuvar um conductor auxiliar.

Art. 6.º A linha considera-se dividida em dois lanços, o primeiro desde a sua origem até á estação de Sanvordem no kilometro 43, o segundo a começar n'este ponto e terminando na fronteira.

#### CAPITULO II

##### Deveres e attribuições do pessoal

Art. 7.º Compete ao engenheiro inspector:

1.º Exercer a fiscalisação geral sobre a conservação e reparação da via e obras, do material fixo e circulante, execução de todos os trabalhos complementares; composição e movimento dos comboios, serviço das estações e todos os relativos á exploração







## INDUSTRIAS PORTUGUEZAS

**Os productos da fabrica Estacio & C.<sup>a</sup>** — Recebemos d'estes diligentes industriaes um elegante kalendario-agenda com que, em principio do anno, estes srs. costumam brindar os srs. facultativos e a imprensa.

Os nossos leitores conhecem já quanto somos entusiastas pelos progressos da nossa industria, e não nos estranham, portanto, que lhe digamos com quanto prazer nos occupamos de uma das manifestações mais eloquentes de quanto póde o esforço persistente, a actividade continua e bem applicada, e a superior intelligencia dirigente, para fundar e fazer prosperar no nosso paiz uma fabrica dos mais delicados productos, como a que os srs. Estacio & C.<sup>a</sup> teem no Campo Pequeno.

Percorrendo as paginas 97 a 120 d'este folheto, não são menos de 500 as preparações que ali são indicadas, todas produzidas por aquella fabrica, e constituindo um receitaario completo, e em cuja elaboração se seguiram os processos mais aperfeiçoados, segundo as ultimas descobertas da sciencia moderna, graças aos continuos estudos a que os proprietarios da fabrica se entregam tanto em Lisboa como nas suas repetidas viagens ao estrangeiro.

Depois, a especialidade d'esta industria tem a vantagem de dar ao publico uma garantia que elle não encontra nos preparados estrangeiros.

Todos se lembram ainda do escandaloso processo do xarope de rabano iodado em Paris, no qual o pharmaceutico productor se defendeu da accusação do seu ingrediente ser nocivo á saude, justificando conscienciosamente que só o fabricava para o estrangeiro!

Com os productos da fabrica Estacio & C.<sup>a</sup>, o publico não tem que nutrir receios de que n'essas preparações se empregue o mais escrupuloso cuidado, as mais vigilantes attentões para que as regras da sciencia e da hygiene sejam respeitadas, e a maior perfeição do fabrico seja sempre seguida com esmero.

E tratando da perfeição do fabrico não esqueçamos alguns generos estranhos á industria pharmaceutica que sahem d'aquelle laboratorio, taes como os licores, as perfumarias, que, sem favor, rivalisam com os mais aperfeiçoados do estrangeiro.

Não somos nós só que fazemos justiça a estes industriaes.

Antes de nós já o jury da exposição industrial portugueza, realisada no Porto em 1887, ao conferir-lhes o diploma de merito, disse:

«O Jury tendo conferido a Estacio & C.<sup>a</sup> a *mais alta classificação de que podia dispôr*, ainda assim não quer nem deve deixar de manifestar-lhes a impressão, verdadeiramente agradável, que lhe causou o exame dos seus bem fabricados productos, que revelam conhecimentos e actividade pouco vulgares e constituem uma honra para a classe a que aquelles srs. pertencem.»

## TARIFAS INTERNAS E INTERNACIONAES

Deu-nos a honra de nos responder sobre este assumpto, no seu artigo principal, o nosso illustrado collega *Los transportes ferreos*, e não só esta distincção temos que agradecer-lhe como a forma amavel e lisongeira por que se nos dirige e nos considera, sentindo só que uma informação que em Madrid receberamos, de um dos mais intelligentes empregados superiores das linhas ferreas d'aquelle paiz, nos levasse a attribuir ao competente director d'aquelle folha, o sr. D. Ricardo Cellalvo, uma posição social differente da que exerce.

Foi talvez o nosso engano que originou a declaração que precede o seu artigo, na qual vemos que reivindicava para a exclusiva responsabilidade d'este sr. todas as idéas ou aspirações que presidem á redacção d'aquelle periodico.

Tambem por cá temos tido quem supponha esta *Gazeta* echo d'este ou d'aquelle individuo, órgão d'esta ou d'aquelle collectividade, mas não nos damos ao trabalho de desmentir taes affirmações, de que a simples leitura da nossa folha facilmente prova a falta de fundamento e rasão.

Tratando da questão de tarifas, declara o nosso collega que não é inimigo das tarifas directas, e tão sómente das que, tendo preços de gare a gare estabelecidos e firmes, prejudicam uma companhia em beneficio de outra, e entende que esse inconveniente não o offerecem:

- 1.<sup>o</sup> as tarifas de applicação kilometrica.
- 2.<sup>o</sup> a applicação até e desde o ponto terminus em cada linha das tarifas especiaes internas.

O primeiro caso pomol-o já de parte, porque somos tão entusiastas defensores da tarifa kilometrica, de base decrescente ou não, como o nosso competente contradictor.

Emquanto ao segundo, permittir-nos-ha que não nos convençamos emquanto soubermos que o systema que preconisa offerece *os mesmos e mais alguns* inconvenientes da tarifa combinada, e nem pode substitui-la *por completo*, embora, em muitos casos, seja util e proveitoso.

O inconveniente que nos aponta de uma remessa de Valencia para Toulouse pagar no percurso até Narbonne para a companhia do Midi, o mesmo que se seguisse a Cete, tanto se pode dar, como o de outra remessa, procedente de Hospitalet para Cete, ser taxada tambem por egual tarifa, e n'este caso, a companhia de A. V. T. receberia, tambem, pelo percurso Hospitalet Barcelona, o mesmo preço que desde Valencia, embora a distancia seja muito menor, e portanto, resultando-lhe um producto kilometrico muito mais importante do que ás suas seguintes T. B. F. e Meio dia.

Mas, se a repetição do mesmo caso, e no mesmo sentido, se dá de forma tal que sejam sempre as companhias hespanholas as sacrificadas, não vemos como, por meio de tarifas internas em cada rede, se evitasse que o Midi mantivesse para as procedencias de Hespanha, sobre a sua rede, uma tarifa mais elevada do que a applicavel de Valencia até Cerbére.

Se as tarifas combinadas, representando uma ligação de interesses que não se degladiam, porque attingem identico fim por identicos meios—atrahir trafego pelo barateamento dos preços de arrastre—podem representar o egoismo de uma rede em prejuizo da outra, muito mais o pode fazer a liberdade de applicação das internas de cada linha, permittindo que aquella, sem ter que dar satisfações a esta, nem lhe pedir accordo, modifique, altere ou annulle o seu preço interno, no mesmo sentido, e com resultados muito mais desastrosos.

Os inconvenientes que apontámos, para o publico, de não conhecer as tarifas da linha mais além da fronteira ou ponto de entroncamento, remove-os o nosso collega suppondo que tanto uma como outra rede publicam uma tarifa para o publico, sommando os preços da sua interna com os da sua vizinha.

Ora em primeiro lugar, se estas duas tarifas fossem publicadas d'accordo entre as redes, não seriam mais do que uma verdadeira tarifa combinada e com os mesmos e inevitaveis inconvenientes d'aquellas.

No caso de tal accordo não existir, como poderia pu-



blicar uma companhia uma tarifa para dar ao publico conhecimento de preços que a outra tinha a faculdade de variar sem dar conhecimento d'isso áquella senão depois da alteração feita?

E depois, a variedade de condições de applicação em cada rede difficil tornaria a união de tarifas internas, e complicada a sua comprehensão pelo publico.

Citar-lhe-hemos um exemplo que, referindo-se a passageiros, é perfeitamente applicavel ao trafego de mercadorias.

Nas linhas portuguezas existe de ha muito a tarifa n.º 9 G. V. para grupos de trabalhadores, que estabelece preços reduzidos do norte do paiz para Badajoz; nas de M. Z. A. publicou-se ha pouco outra identica de que demos aqui noticia.

Ora, sendo importante, como é, o trafego de passageiros trabalhadores agricolas que do norte de Portugal e da Galliza vão á Andaluzia, passageiros que não seguem por terra, nem por Madrid nem por Badajoz, porque os preços de transporte são muito superiores aos da via maritima que por isso é preferida, parece, segundo as theorias do nosso collega, que poderiam ligar-se aquellas duas tarifas dando-se a conhecer ao publico no Porto que os preços por passageiro para Sevilha (3.ª classe) são réis 2470 até Badajoz e réis 1674 (9,30 pesetas) Badajoz a Sevilha, total réis 4144. Mas não é assim; as duas tarifas, feitas independentemente por cada uma das direcções, teem condições heterogeneas que não permitem a ligação, sem modificação de um ou outro lado.

A portugueza fixa o minimo de 20 passageiros; a hespanhola de 30.

Em Portugal concedem-se 15 kilos de bagagem gratuita; em M. Z. A. só a que possam levar em mão.

Até Badajoz os passageiros podem seguir pelos comboios correios, desde esse ponto só podem utilizar os bilhetes da tarifa hespanhola pelos mixtos.

Finalmente, cremos ter provado que, apesar dos seus inconvenientes, enquanto não existir a tarifa kilometrica, a directa combinada é preferivel á applicação das internas de cada rede, salvo casos muito especiaes, que tambem os ha n'este assumpto tão variavel e complexo que impossivel se torna estabelecer regras fixas que as condições de cada linha, de cada rede, de cada paiz nos obrigam a modificar interminavelmente.

### COMMERCIO EXTERIOR FRANCEZ

A direcção geral das alfandegas francezas acaba de publicar o seu quadro mensal do movimento commercial externo durante o mez de novembro de 1888, e um resumo d'esse movimento nos onze mezes do anno, comparando os resultados finaes com os d'igual periodo de 1887.

Taes resultados, que foram brilhantes em outubro, não se mantiveram assim nos outros mezes, apresentando até, em novembro, uma diminuição sensivel na cifra de transacções.

Em novembro de 1887 o movimento de importações e exportações attingiu a 660 milhões; enquanto que em igual mez de 1888 desceu a 605 milhões.

Na importação de materias primas para a industria ha tambem uma diminuição de 37 milhões, e na exportação d'objectos fabricados existe egualmente um deficit de 14 milhões—a favor de 1887.

Sem receio pode afirmar-se que a grande influencia da politica na vida social d'aquelle paiz e o decrescimento, maior dia a dia, da sua influencia commercial sobre grande numero de mercados, principalmente nos

do Oriente, são as causas de tão desfavoravel situação.

O rompimento das relações commerciaes da França com a Italia causa-lhe tambem certo prejuizo, verdade seja que esse paiz soffre mais ainda que a França as consequências de tal rompimento; o que não é decerto, para esta, consolação bastante.

D'este lado, porém, nada ha a censurar aos governos, que teem feito o possivel para vencer a má vontade do ministerio italiano.

Outro tanto não pode dizer-se pelo que respeita aos mercados orientaes.

Esses mercados, affeitos como estão ás marcas francezas, são vivamente disputados pela Allemanha, que emprega incessantes esforços para supplantar a sua rival, esforços em que é habil e activamente secundada pelo seu pessoal consular.

Sobre este ponto, accrescenta um collega que não parece que, da parte dos consules, haja, em favor do commercio francez, o mesmo zelo que mostra o consulado allemão em favor do seu commercio; e isto é devido talvez a não estarem sufficientemente armados para, em territorio estrangeiro, perseguirem como devem os vendedores de artigos allemães com marcas imitando as francezas.

Ao parlamento francez cumpre estudar esta importante questão, para que o commercio exterior seja devidamente protegido, no que prestará relevante serviço ao seu paiz.

Eis o quadro, que resume o movimento geral de janeiro a novembro inclusivè, e no qual se vê claramente a pernicioso influencia do deficit d'este ultimo mez nos dez precedentes:

| IMPORTAÇÕES                      |     | 1888          | 1887          |
|----------------------------------|-----|---------------|---------------|
| Objectos d'alimentação.....      | Fr. | 1.335.950:000 | 1.245.704:000 |
| Materias primas para a industria |     | 1.728.870:000 | 1.759.434:000 |
| Objectos fabricados.....         |     | 493.588:000   | 487.844:000   |
| Outras mercadorias.....          |     | 105.180:000   | 106.640:000   |
| Totaes.....                      | Fr. | 3.663.588:000 | 3.599.622:000 |
| EXPORTAÇÕES                      |     |               |               |
| Objectos d'alimentação.....      | Fr. | 594.677:000   | 617.183:000   |
| Materias primas para a industria |     | 629.288:000   | 616.994:000   |
| Objectos fabricados.....         |     | 1.502.564:000 | 1.516.985:000 |
| Outras mercadorias.....          |     | 173.431:000   | 165.004:000   |
|                                  |     | 2.899.990:000 | 2.916.166:000 |

### EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE BARCELONA

Uma das installações importantes que figuravam na galeria de machinas d'esta exposição, e que se distinguia pela variedade de machinismos expostos, era a dos srs. Julius G. Neville & C.º, de Liverpool, que teem succursaes estabelecidas em Madrid e Barcelona.

Esta installação produzia bello effeito, principalmente quando as machinas estavam trabalhando, e melhor ainda de noite, illuminada profusamente com 5 lampadas de arco de 1:000 vélas, e algumas de incandescencia, cuja luz era fornecida por um dynamo *Castillo*, posto em movimento por uma machina de vapor horisontal automatica, da força de 4 cavallos, a qual fazia parte da variada colleção dos srs. Neville.

No centro da installação encontrava-se montado e em movimento um martello a vapor de 200 kilogrammas de força.

Tambem ali se via funcionando um ventilador *Root*, capaz de produzir 37 metros cubicos d'ar por minuto,



combinado com a machina de vapor vertical, que lhe dava movimento.

Figurava mais n'essa installação um precioso modelo do forno *Rapido*, que se propaga facilmente pelas immensas vantagens que reúne, superiores ás de todos os outros systemas, e com o qual se podem fundir 1:000 kilogrammas de ferro com 50 kilogrammas de coque, obtendo-se perfeita uniformidade na fundição. No catalogo que temos á vista veem detalhadamente enumeradas muitas outras vantagens d'este forno.

O amassador mechanico para pão era outra das machinas que expunha a casa Neville: um modelo simples e aperfeiçoado com um machinismo de mistura e amassamento tão effcaz que, com a força de 2 cavallos, pôde produzir 600 kilogrammas de massa por hora.

Os diferentes utensilios para officinas de construcção achavam-se tambem perfeitamente representados na mesma installação, figurando n'ella um magnifico e solido torno cylindrico de 6<sup>m</sup>,100 de comprido, assente sobre um banco de 0<sup>m</sup>,570 de largura por 0<sup>m</sup>,350 d'alto, de 1<sup>m</sup>,830 de curso, com o peso de 6:000 kilogrammas; uma machina de aplainar, e um torno amador com as competentes ferramentas, todas de superior qualidade.

Viam-se ali tambem em movimento um jogo completo de machinas e discos de esmeril.

A industria de latoaria encontrava ali do mesmo modo uma serie de pequenas machinas auxiliares, para os diferentes trabalhos de rebordes e fazer molduras, soldar, etc., etc., e optimas thesouras de alavanca.

Alem da installação que vimos de descrever, tinham os srs. Neville outras varias installações em diferentes logares da exposição; limitamo-nos porém a dar noticia d'esta, por ser a melhor, a mais extensa e bem fornecida, e por considerarmos como secundarias todas as outras d'essa importante casa.

As machinas expostas pelos srs. Julius G. Neville & C.<sup>o</sup>, de Liverpool, não foram construidas expressamente para a exposição: eram as que essa casa exporta annualmente para Hespanha, e das quaes algumas estarão tambem em breve funcção no nosso paiz.

### EXTENSÃO DAS REDES DE CAMINHOS DE FERRO

O *Railway Press* dá o seguinte quadro comparativo das linhas ferreas de diversos paizes, que diz feito segundo as ultimas estatisticas de origem mais segura:

| PAIZES                      | EXTENSÃO<br>EM MILHAS |
|-----------------------------|-----------------------|
| Algeria.....                | 993                   |
| Republica Argentina.....    | 3:151                 |
| Austria-Hungria.....        | 12:820                |
| Belgica.....                | 2:700                 |
| Bolivia.....                | 28                    |
| Brazil.....                 | 5:000                 |
| Bulgaria.....               | 140                   |
| Canadá.....                 | 9:065                 |
| Cabo da Boa Esperança.....  | 1:213                 |
| Chili.....                  | 1:378                 |
| China.....                  | 40                    |
| Colombia.....               | 140                   |
| Costa Rica.....             | 99                    |
| Cuba.....                   | 1:087                 |
| Dinamarca.....              | 1:106                 |
| Equador.....                | 76                    |
| Egypto.....                 | 1:276                 |
| França.....                 | 17:000                |
| Grã Bretanha e Irlanda..... | 19:578                |
| Allemanha.....              | 22:617                |
| Hawai.....                  | 32                    |
| Honduras.....               | 29                    |
| Indias inglezas.....        | 14:383                |
| Italia.....                 | 5:651                 |
| Japão.....                  | 236                   |
| Luxemburgo.....             | 226                   |

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| Mexico.....             | 3:620   |
| Paizes Baixos.....      | 1:320   |
| Nova Galles do Sul..... | 1:320   |
| Nova Zelandia.....      | 1:486   |
| Nicaragua.....          | 33      |
| Noruega.....            | 971     |
| Peru.....               | 2:050   |
| Portugal.....           | 950     |
| Queensland.....         | 1:038   |
| Roumania.....           | 850     |
| Russia.....             | 15:300  |
| Hespanha.....           | 6:904   |
| Suecia.....             | 4:000   |
| Suissa.....             | 1:810   |
| Tasmania.....           | 167     |
| Tunis.....              | 200     |
| Turquia.....            | 1:076   |
| Estados Unidos.....     | 136:986 |
| Uruguay.....            | 271     |
| Victoria.....           | 1:562   |

Por esta lista se vê que a rede americana é seis vezes mais extensa que a allemã, a qual é, depois d'aquella, a mais importante.

E' tambem notavel que a China, tão adiantada a muitos respeito, não possuía mais de 40 milhas de caminho de ferro, e o Japão 236 milhas.

E' verdadeiramente importante a rede da Republica Argentina: n'este paiz, parece que os caminhos de ferro supplantam, em desenvolvimento, todas as outras industrias.

Se a extensão arbitrada aos demais paizes está tão exacta como a que se indica ao nosso, á vizinha Hespanha e á Republica Argentina, bem pouco credito deve merecer a estatistica do nosso collega.

Com effeito, Portugal tem hoje 1:988 kilometros ou quasi 1:234 milhas de caminhos de ferro, a Hespanha, pelas ultimas estatisticas, tinha 8:832 e a Republica Argentina conta já em exploração o melhor de 7:000 kilometros.

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### BANCO DE CREDITO NACIONAL

*Sociedade anonyma responsabilidade limitada*

MEZA DA ASSEMBLEIA GERAL

Por ordem do ex.<sup>mo</sup> sr. presidente é convocada a assembléa geral dos srs. accionistas d'esta sociedade a reunir em a noite de 30 do corrente mez pelas 8 horas, nas salas da Associação dos Empregados no Commercio e Industria, rua dos Dourados, 72, 1.<sup>o</sup>, para ser presente o relatorio e contas do anno findo e proceder á eleição da mesa d'assembléa geral, e da commissão revisora de contas.

A lista dos srs. accionistas que podem fazer parte d'assembléa geral acha-se patente no escriptorio d'este Banco, para exame dos interessados.

Secretaria da meza d'assembléa geral, 15 de janeiro de 1889.

O 1.<sup>o</sup> SECRETARIO

*L. de Mendonça e Costa.*

#### COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

*Sociedade anonyma responsabilidade limitada*

Por determinação do ex.<sup>mo</sup> sr. vice-presidente da assembléa geral d'esta Companhia é convocada extraordinariamente a mesma assembléa, nos termos do art. 26.<sup>o</sup> dos estatutos, para o dia 23 de janeiro de 1889, ao meio dia, afim de se preencherem os cargos vagos, e dar seguimento ás resoluções tomadas na assembléa geral de 15 de dezembro de 1887, continuada em 21 do mesmo mez, relativas a reforma dos estatutos.

Lisboa, 15 de novembro de 1888.

O SECRETARIO DA MEZA DA ASSEMBLEIA GERAL

*Candido Augusto da Silva Saturnino.*



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

| BOLSAS    | TITULOS                                      | DIAS    |        |         |        |        |         |         |        |        |       |         |         |   |   |
|-----------|--|---------|--------|---------|--------|--------|---------|---------|--------|--------|-------|---------|---------|---|---|
|           |  | 2       | 3      | 4       | 5      | 7      | 8       | 9       | 10     | 11     | 12    | 14      | 15      | — | — |
| Lisboa    | Ações C. <sup>na</sup> de Ferro Portuguezes  | 115,000 | —      | 115,000 | —      | —      | 115,000 | 114,500 | —      | —      | —     | 112,000 | 112,000 | — | — |
|           | » Nacional                                   | —       | 88,000 | —       | —      | —      | —       | —       | —      | —      | —     | —       | —       | — | — |
|           | » Carris de Ferro de Lisboa                  | 68,500  | —      | —       | —      | —      | —       | —       | —      | —      | —     | —       | 64,200  | — | — |
|           | » Ascensores                                 | —       | —      | —       | —      | —      | —       | —       | —      | —      | —     | —       | —       | — | — |
|           | Obrig. C. <sup>na</sup> de Ferro Portuguezes | —       | —      | —       | —      | —      | —       | —       | —      | —      | —     | —       | —       | — | — |
|           | » Nacional                                   | —       | —      | —       | —      | —      | —       | —       | —      | —      | —     | —       | 88,500  | — | — |
|           | » C. de F. Atravez d'Africa                  | 82,500  | —      | —       | —      | 82,500 | 82,500  | —       | —      | —      | —     | 82,500  | —       | — | — |
| Paris     | Ações C. <sup>na</sup> de Ferro Portuguezes  | 610     | 610    | 610     | 610    | 610    | —       | 610     | 610    | —      | 625   | 610     | —       | — | — |
|           | » Madrid-Caceres-Portugal                    | 203,75  | —      | 203,75  | 203,75 | 205    | —       | 205     | 205    | —      | 205   | 205     | —       | — | — |
|           | » Norte de Hespanha                          | —       | 332,50 | 332,25  | 325    | 326,25 | —       | —       | 328,75 | 328,75 | —     | 328,75  | —       | — | — |
|           | » Madrid-Zaragoza-Alicante                   | 277,50  | 280    | 280     | 280    | 280    | 277,50  | 275     | 277,50 | 277,50 | —     | —       | —       | — | — |
|           | » Andaluzes                                  | —       | —      | —       | —      | 310    | —       | —       | —      | —      | —     | —       | —       | — | — |
|           | Obrig. C. de Ferro Portuguezes               | 335     | 335    | 335     | 344,50 | 352,75 | 353,50  | 352,75  | 356    | 354    | 356   | 335     | —       | — | — |
|           | » Madrid-Caceres-Portugal                    | 328     | 327,50 | 339     | 344,50 | 342    | 338     | 340     | 341    | 340,50 | 344   | 340     | —       | — | — |
|           | » Norte Hespanha, 4. <sup>a</sup> hypotheca  | 330     | 330    | 332     | 332    | 334,25 | —       | 330     | —      | —      | —     | —       | —       | — | — |
|           | » C. de F. Atravez Africa                    | 475     | 475    | 475     | 475    | 475    | 465     | 465     | 465    | 465    | 465   | 465     | —       | — | — |
| Londres   | Obrig. C. de F. Atravez Africa               | 94      | 94     | 94      | 94     | 94     | 94      | 94      | 94     | 94     | 94    | 94      | 94      | — | — |
| Amsterd.  | Obrig. C. de F. Atravez Africa               | 92,75   | 92,50  | 92,50   | 92,75  | 92,62  | 92,62   | 92,87   | 92,75  | 93     | 92,56 | 92,56   | —       | — | — |
| Bruxellas | Obrig. C. de F. Atravez Africa               | 94,25   | 94,25  | 94,25   | 94     | 94     | 94,25   | 94,00   | 94     | 94     | 94    | 92      | —       | — | — |

## 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 2                      |                     | Réis       | Réis          |        | Réis       | Réis          | Réis       | Réis          | Réis    | Réis          | Réis               | Réis          |
|                          | 24 31 Dez.                | 580                 | 68.120:000 | 117:448       | 580    | 67.770:000 | 116:841       | 350:000    | 607           | —       | —             | 2.624.800:000      | 2.510.850:000 |
|                          | Antiga rede (1)           | 4 7 Jan.            | —          | 43.850:000    | 75:603 | —          | 34.492:000    | 59:468     | 9.358:000     | 46:135  | —             | 43.850:000         | 34.492:000    |
|                          | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
|                          | 24 31 Dez.                | 82                  | 12.564:620 | 136:539       | 74     | 5.529:950  | 74:729        | 7.034:670  | 61:810        | —       | —             | 305.200:000        | 181.044:110   |
|                          | Nova rede não garant. (2) | 4 7 Jan.            | —          | 3.810:000     | 46:829 | —          | 599:730       | 8:404      | 3.240:270     | 38:725  | —             | 3.810:000          | 599:730       |
|                          | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
|                          | 24 31 Dez.                | 432                 | 7.692:860  | 50:610        | 97     | 4.014:900  | 10:463        | 6.677:960  | 10:117        | —       | —             | 118.300:000        | 49.399:580    |
|                          | » » garantida (3)         | 4 7 Jan.            | —          | 2.409:000     | 15:818 | —          | 344:010       | 3:515      | 2.067:990     | 12:333  | —             | 2.409:000          | 344:010       |
|                          | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
| Sul e Sueste             | 9 11 Dez.                 | 361                 | 9.286:890  | 25:725        | 335    | 9.309:430  | 27:789        | —          | —             | 22:510  | 2:064         | 524.990:585        | 517.243:220   |
|                          | 16 22 »                   | —                   | 9.459:010  | 26:202        | —      | 9.417:075  | 28:470        | 41:935     | —             | —       | 4:908         | 534.449:595        | 526.660:295   |
| —                        | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
|                          | 2 8 Dez.                  | 345                 | 17.847:319 | 51:731        | 315    | 15.359:933 | 48:761        | 2.487:383  | 2:970         | —       | —             | 789.282:381        | 733.961:919   |
| Minho e Douro            | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
|                          | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
| Beira Alta               | 17 23 Dez.                | 253                 | 8.034:902  | 31:758        | 253    | 7.655:469  | 30:257        | 379:733    | 4:500         | —       | —             | 326.691:633        | 315.978:711   |
|                          | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
| —                        | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
|                          | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
| Guimarães                | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
|                          | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
| HESPAÑHA                 |                           |                     |            |               |        |            |               |            |               |         |               |                    |               |
| Norte de Hespanha        | 16 22 Dez.                | 2776                | 4.378:614  | 496           | 2776   | 4.204:853  | 432           | 476:761    | 61            | —       | —             | 64.378:248         | 64.442:220    |
|                          | 23 31 »                   | —                   | 4.379:437  | 496           | —      | 4.172:260  | 422           | 206:877    | 74            | —       | —             | 65.757:385         | 65.344:480    |
|                          | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
| Madrid-Zaragoza-Alicante | 16 22 »                   | 2672                | 4.064:469  | 398           | 2672   | 4.062:053  | 397           | 2:416      | 4             | —       | —             | 50.360:700         | 50.934:622    |
|                          | 23 31 »                   | —                   | 4.095:449  | 409           | —      | 864:252    | 322           | 233:867    | 87            | —       | —             | 51.455:819         | 51.792:874    |
| —                        | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
|                          | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
| Andaluzes                | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
|                          | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
| Madrid-Caceres Portugal  | 16 22 »                   | 429                 | 76:261     | 163           | 429    | 58:750     | 437           | 11:511     | 26            | —       | —             | 3.068:395          | 3.049:812     |
|                          | 23 31 »                   | —                   | 88:857     | 207           | —      | 45:732     | 406           | 43:405     | 401           | —       | —             | 3.157:232          | 3.095:571     |
| —                        | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |
|                          | —                         | —                   | —          | —             | —      | —          | —             | —          | —             | —       | —             | —                  | —             |

(1) Compreende as linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Cintra e Torres e ramal de Cintra — (3) Idem idem de Torres à Figueira e Alfaiellos.



## EXPOSIÇÃO DE PARIS

Vão muito adiantados os trabalhos de assentamento dos caminhos de ferro especiaes que devem levar os passageiros ao local da exposição.

Esta linha fôra concedida aos srs. Gaillot e Gallotti, empreiteiros muito conhecidos, que se propunham a construí-la com a via de um metro e que a offereciam aos expositores de locomotivas e carruagens para n'ella fazerem circular o seu material. Mas, tendo sido adoptada pelo ministro da guerra a via estreita de 0<sup>m</sup>,60, de preferencia á de um metro, os concessionarios, depois de terem feito os dois tunneis, cederam a exploração á *Sociedade Decauville Ainé*, que começou immediatamente o assentamento, e os trabalhos progredem com a actividade necessaria para que a inauguração se possa realisar dentro de pouco tempo.

Como se sabe, a rapidez do assentamento é uma das principaes qualidades do caminho de ferro Decauville. A linha é de dupla via de 0<sup>m</sup>,60, com rails de aço assentes sobre travessas do mesmo metal.

A gare principal fica na Explanada dos Invalidos, junto ao ministerio dos negocios estrangeiros, d'onde a linha segue pelo caes Orsay entre os dois renques de arvores mais afastados do Sena, passa por deante da torre Eiffel, e vae, prolongando-se pela avenida de Suffren, até a galeria das machinas em frente da Escola militar. O desenvolvimento total da via será, portanto, de 6 kilometros.

Haverá tres estações intermedias: a primeira no centro da Exposição de agricultura, proximo da rua Jean-Nicot; a segunda do palacio da alimentação (proximo ao qual será installada a secção portugueza); a terceira junto á torre Eiffel.

O serviço será feito por 15 locomotivas a vapor, de ar quente, de ar comprimido, electricas, e 100 carruagens de diversos modelos.

Os comboios succeder-se-hão de dez em dez minutos, desde as nove horas da manhã até a meia noite. O publico terá, portanto, á sua disposição 180 comboios n'uma e n'outra direcção.

Para simplificar a fiscalisação, o preço dos bilhetes será um só: 25 centimos, seja qual fôr a distancia a percorrer.

A explanada dos Invalidos, muito abandonada em 1878, ha de ser, pelo contrario, um dos grandes attractivos da Exposição de 1889 com o palacio do ministerio da guerra, que terá uma magnifica exposição; as exposições da Algeria e das colonias, esta ultima do mais puro estylo indo-chinez; o panorama de toda a cidade de Paris, de Castellani; o palacio da hygiene; o do ministerio dos telegraphos, etc.

O caminho de ferro transportará, em alguns minutos, os visitantes, a quem poderia não interessar o passeio pelas secções agricolas do caes Orsay.

Junto á torre acha-se um outro centro de attracção: o panorama da companhia transatlantica, os palacios do Mexico, do Brazil, da Republica Argentina, da Republica Dominicana, a historia da habitação humana por Garnier, onde se verão os mais curiosos e os mais interessantes specimens de construcção de todas as edades e de todos os povos.

O viajante que se quizer poupar á fadiga de atravessar o jardim e as extensas galerias das exposições industriaes poderá então tornar a entrar no caminho de ferro, e será transportado até a Escola militar, entre a curiosissima reproducção da Bastilha e da rua de Saint-Antoine em 1789, e a surprehendente galeria das machinas.

Para que não falem os meios de transporte faceis, as pontes rodantes aereas, que serviram para a montagem das machinas, serão depois empregadas em transportar o publico de uma a outra extremidade d'aquella *halle* de 400 metros. Será um contraste muito curioso entrar n'este novo caminho de ferro com uma via da largura de 18 metros, depois de ter sahido do caminho de ferro Decauville com a via de 60 centimetros.

Foi tambem organizado um serviço de cadeiras rodantes, e cem jumentos brancos do Egypto estão a chegar a Paris para serem postos, com os seus conductores indigenas, á disposição dos visitantes.

Póde-se, portanto, dizer que a questão dos meios de transporte, que faltavam absolutamente em 1877, foi, pelo contrario, para 1889, a principal preocupação da administração da Exposição, que resolveu este problema pela fôrma mais pratica e mais agradável para o publico.

## PORTO DE BORDEOS

O movimento da navegação no porto de Bordes elevou-se, durante os primeiros nove mezes do anno findo, (1 de janeiro a 1 de outubro) ao total de 1.545:184 toneladas, comprehendendo-se n'este numero as entradas e as saídas, o que significa um augmento de 24:032 toneladas em relação a igual periodo de 1887 (1.521:152 toneladas), e de 84:862 relativamente a 1886 (1.460:322 toneladas).

Eis o resumo, no qual se mencionam separadamente os principaes paizes de procedencia e destino, francezes e estrangeiros:

| Entradas                               | Francezes | Estrangeiros | Totaes  |
|--|-----------|--------------|---------|
| Inglaterra.....                        | 15:063    | 205:784      | 220:847 |
| Suecia.....                            | 679       | 19:755       | 20:434  |
| Portugal.....                          | 29:288    | 32:193       | 61:481  |
| Hespanha.....                          | 29:865    | 26:869       | 56:734  |
| Austria.....                           | 943       | 47:768       | 48:711  |
| Estados Unidos (Oceano Atlantico)..... | 27:279    | 23:382       | 50:661  |
| Nova-Granada.....                      | 21:892    | —            | 21:892  |
| Republica Argentina.....               | 73:785    | 3:316        | 77:101  |
| Chili.....                             | —         | 45:683       | 45:683  |
| Colonias e pescas.....                 | 77:073    | 17:543       | 94:616  |
| Outras proveniencias....               | 21:287    | 119:034      | 140:321 |
| Total; toneladas...                    | 297:154   | 541:327      | 838:481 |

| Saídas                                 | Francezes | Estrangeiros | Totaes  |
|--|-----------|--------------|---------|
| Inglaterra.....                        | 15:026    | 213:749      | 228:775 |
| Allemanha.....                         | 28:070    | 3:082        | 31:152  |
| Paizes Baixos.....                     | —         | 13:406       | 13:406  |
| Portugal.....                          | 31:636    | 25:226       | 56:862  |
| Hespanha.....                          | 31:588    | 21:638       | 53:226  |
| Estados Unidos (Oceano Atlantico)..... | 34:591    | 5:487        | 40:078  |
| Nova Granada.....                      | —         | 20:329       | 20:329  |
| Republica Argentina.....               | 83:191    | 9:424        | 92:615  |
| Chili.....                             | 735       | 51:054       | 51:789  |
| Colonias e pescas.....                 | 62:008    | 12:644       | 74:652  |
| Outros destinos.....                   | 9:519     | 34:300       | 43:819  |
| Total; toneladas...                    | 296:364   | 410:339      | 706:703 |



## NOTAS VARIAS

**Republica Argentina.**

Foi approvedo pelo congresso o projecto de lei auctorisando o governo á despesa de 2.000:000 pesos em material circulante para os caminhos de ferro garantidos.

Quando o governo julgue necessario um augmento de material, e não haja, da parte d'alguma companhia, medidas tomadas para tal effeito, dentro de certo praso, ficará o governo auctorisado a adquirir esse material, e o custo do fornecimento será deduzido da garantia de juro devida pela nação.

**Linha da Salamanca á fronteira.**

Cessou o transbordo que se fazia ao kilometro 77 d'esta linha, restabelecendo-se o serviço de mercadorias.

Activam-se as negociações a fim de que as encomendas postaes internacionaes de ou para Porto sigam esta linha como sendo a distancia mais curta.

Para o que o sr. ministro do reino em Hespanha já officiou ao governo portuguez, no dia 7 do corrente.

A partir do dia 1 de fevereiro devem vender-se na estação de Campanhã bilhetes directos para Bordeus e Paris. As bagagens dos srs. passageiros atravessarão precintadas a Hespanha, sem estarem sujeitas a revisão.

Dentro em muito breve circularão commodas carruagens e *sleeping* entre Porto e Medina tres vezes por semana.

**Caloriferos nos comboios.** — Diz o *Semafore* que a Companhia P. L. M. acaba de experimentar um novo systema de aquecimento das suas carruagens, tendente a supprimir os caloriferos de agua quente, os quaes são, além de incommodos para os passageiros, muito dispendiosos para a companhia.

Esse novo aparelho, cujos resultados devem ser excellentes, consiste em um pequeno fogão com a competente caldeira, que será collocado, n'um compartimento especial, ao centro da carruagem.

Da caldeira sahem differentes tubos que conduzem o vapor para outras tantas caixas metallicas fixas no pavimento do vehiculo e cobertas por um tapete.

**A ponte sobre a Mancha.** — A respeito d'este projecto monumental, a que já nos temos referido em o nosso n.º 19, diz o *Correio de Londres*.

«Infelizmente para os promotores do projecto, a approvação da commissão internacional, approvação que não faltou tambem para as obras do tunnel submarino, prova apenas a practicabilidade technica do projecto de construir uma ponte; mas, d'ahi a executal-o, parece-nos grande a distancia. A opposição do partido militar inglez, representada por lord Wolseley, deverá, para ser logica, levantar contra o estabelecimento d'essa ponte as mesmas objecções que oppoz á perfuração do tunnel submarino. Se tal não succeder, será porque (não nos atrevamos a suppol-o) o partido militar inglez verá n'essas duas obras duas consequencias diversas e até oppostas: o tunnel facilitaria a invasão franceza, enquanto que esse perigo desapareceria com a ponte.

«Seja porém como fôr, não podemos deixar de fazer votos pela realisação dos dois projectos, entre os quaes é difficil comprehender que possa existir antagonismo.

«Os rios e os mares não são barreiras insuperaveis destinadas a conservar os povos separados: são antes, e graças ao engenho humano, o meio de os approximar, de os unir, que tal deve ser a principal applicação d'esse engenho.

«E' assim que a multiplicidade e variedade das vias

de communicação, facilitando as relações e o commercio, só pode ter como consequencia o estreitamento dos laços internacionaes, e a restricção do que nos contentaremos de chamar o circulo d'influencia dos politicos puramente militares, peste da humanidade quando tal influencia só visa á oppressão e a fazer resuscitar, na Europa do seculo XIX, os tempos de Tamerlan, epoca caracteristica por excellencia do *homem de guerra*.»

**A nova estação Saint-Lazare.** — Progridem activamente os trabalhos da nova estação de S. Lazaro, em Paris, cuja fachada se destaca já formando o angulo da rua d'Amsterdam para a de S. Lazaro, contando-se que poderá entrar em exploração para á abertura da exposição universal, sendo n'essa mesma epoca installado definitivamente no novo pavilhão o serviço de passageiros.

Atualmente estuda-se um projecto para a illuminação electrica, tanto interior como exteriormente, de todo o edificio e mais dependencias da estação, havendo bem fundadas esperanças de que essa tentativa será em breve uma brilhante realidade.

Importantes melhoramentos se preparam tambem na companhia de l'Oueste, tendentes a facilitar as manobras nas estações. E' a electricidade que, applicada a uma illuminação intensa e a uma engenhosa disposição de fios conductores, permite aos agulheiros ter rapido conhecimento das manobras a executar, podendo assim ser feitas muitas d'ellas ao mesmo tempo. E d'este modo, o extraordinario movimento da nova estação, mesmo durante a Exposição universal, em nada embarçará o regular andamento de todo o serviço.

**De Segovia a Aranda de Duero.** — Segundo parece, vão em breve ser postas a concurso as obras do caminho de ferro de Segovia a Aranda de Duero, sendo varias as empresas que se propõem concorrer a elle.

**Comboios de luxo.** — O optimo resultado obtido em 1887 pelas companhias P. L. M. e Internacional dos wagons-lits, no emprego de comboios de luxo entre Paris e as estações do littoral de Mediterraneo, animou as ditas companhias a estabelecerem o mesmo serviço durante o inverno de 1888-89, sendo feito diariamente por um comboio d'esse genero sahindo de Paris para o littoral e vice-versa.

Esse comboio é composto, umas vezes, de luxuosas e confortaveis carruagens da Companhia P. L. M., chamadas *lits-salons*; outras, de material pertencente á Companhia dos wagons-lits.

O horario é o seguinte:

Partida de Paris—às 6 h. e 50' da tarde.

Chegada a Marselha—às 9 h. e 20' da manhã; a Cannes—à 1 h. e 25' da tarde, e a Nice—às 2 h. e 7 minutos.

**Estação da Alfandega.**

Pelo ministerio da fazenda acaba de ser ordenada a entrega dos terrenos pertencentes á alfandega do Porto e encravados nos pertencentes á estação do ramal de Campanhã, devendo o ministerio das obras publicas pagar ao chefe da mesma alfandega o preço em que foi avaliado o referido terreno.

Ficam assim attendidas as instantes reclamações que ha pouco foram dirigidas ao governo pela illustre Associação Commercial do Porto.

Resta que se não faça demorar a adaptação do referido terreno ao serviço da estação da alfandega, e que ali se estabeleçam os guindastes apropriados para a immediata carga e descarga das mercadorias das barcas para os wagons.



**Transporte d'uma estação.** — Os jornaes de Genova contam que a Companhia do caminho de ferro de P. L. M. está procedendo, na estação de Genova, ao deslocamento do edificio de chegada das bagagens, o qual é todo construido em ferro e tijolo, e tem portanto um peso consideravel.

O phantastico transporte effectua-se da fôrma seguinte:

O edificio, completamente desligado da base, é collocado primeiro sobre enormes vigas assentes em traves de ferro, e estas collocadas sobre cylindros massivos de ferro, que rodam em cima de *rails* convenientemente dispostos para esse fim.

Por meio de cabrestantes movidos a braço, o edificio vae sendo lentamente deslocado, tendo já percorrido, em poucos dias, um terço da distancia a que deve ficar do logar primitivo.

Até agora, a operação tem marchado sem accidente, e nem uma fenda se abriu ainda nas paredes do edificio.

Para evitar esse perigo, foram collocadas no interior d'elle grossas traves, que o tornam muito mais solido.

### AVISOS DE SERVIÇO

#### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Logares de luxo nas carruagens da Companhia internacional dos «wagons-lits» e dos grandes expressos europeus.*

Desde 1 de janeiro de 1889, além das taxas supplementares estabelecidas pelas tarifas especiaes de grande velocidade n.º 10 de 15 de março de 1887 e M. L. n.º 10 de 4 de julho de 1887, para uso dos logares nas carruagens da Companhia internacional dos «wagons-lits» e dos Grandes expressos europeus, cobrar-se-hão para a mesma Companhia as sobre-taxas seguintes:

1.º Quando os supplementos sejam tomados com antecedencia no escriptorio da Companhia internacional dos «wagons-lits» e dos Grandes expressos europeus, rua nova do Carmo n.º 31:

**Cada um..... 315 réis**

2.º Em cada bilhete para além de Irun, cobrar-se-ha ainda pelas despesas d'alfandega na fronteira hispano-franceza, para a verificação das bagagens no proprio comboio:

**Em cada um..... 540 réis**

Devendo proceder-se á collocação do taboleiro da nova ponte do Tejo na linha de Leste, previnem-se os transportadores de que, como medida de segurança, por conveniencia de serviço e até novo aviso, as dimensões de largura dos carregamentos de mercadorias volumosas nos wagons descobertos, quando tenham que passar aquella ponte, serão reduzidas ao limite das bordas dos wagons, conforme as instrucções dadas aos chefes das estações.

As tarifas especiaes, que fixam um minimo de carregamento, serão applicadas pelo peso effectivo que transportarem os wagons, embora aquelle minimo não seja attingido.

Esta Companhia acceita, até ao dia 25 de janeiro, propostas para venda d'agua, refrescos, fructas e doces nas estações seguintes:

Poço do Bispo — Sacavem — Pova — Alverca — Vil-

la Franca — Carregado — Reguengo — Sant'Anna — V. de Figueira — M. de Miranda — Payalvo — Albergaria — Taveiro — Coimbra (cidade) — Souzellas — Mogoforés — Esmoriz — Valladares — Barquinha — Tramagal — Bemposta — Chança — Crato — Assumar — Santa Eulalia — Peso — Castello de Vide — Marvão — Bemfica — Porcalhota — Queluz — Sabugo — Mafra — Malveira — Pero Negro — Dois Portos — Ramalhal — Outeiro — Bouro — Vallado — Monte Real — Monte Redondo — Guia — Lourical — Telhada — Amieira — Lares — Santo Aleixo.

Ficam prevenidos os licitantes de que:

1.º — E' absolutamente prohibida a venda de quaesquer outros generos que não sejam os acima designados.

2.º — Quando o concessionario pretender fazer a venda em mezas ou bancas, deverá sollicital-o, ficando sujeito ás condições que lhe forem impostas, tanto em relação ao local, como pelo que respeita ao arranjo, fôrma, dimensões e qualidades das bancas ou mezas e mais utensilios.

3.º — As pessoas encarregadas da venda «d'agua, refrescos, fructas e doces», deverão apresentar se em perfeito estado de aceio, sob pena de lhes ser recusada a entrada na estação.

As propostas deverão estipular claramente «o preço fixo» pelo qual lhes convenha arrematar a concessão, desde 1 de fevereiro até 31 de dezembro de 1889, considerando-se nullas e de nenhum effeito as que se apresentarem fóra d'estas condições ou forem recebidas depois do dia 25 de janeiro do corrente anno.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

*Pedro Ignacio Lopes*

## FUNDIÇÃO PRIMITIVA VALENCIANA

E OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

**M. Marco & C.**

(Sucesores de Cases)

VALENCIA-199, San Vicente, 199-HESPAHNA

Diplomas de honra:  
Madrid  
e Valencia em 1883

Unica fabrica hespanhola que obteve 2 premios na Exposição Universal de Philadelphia, por machinas de vapor

ARMACÕES, PONTES

Caldeiras 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

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

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

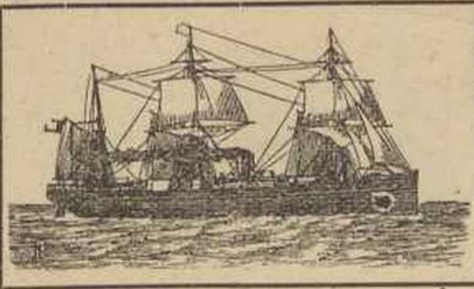
Fundição de todas as classes

MAQUINARIA COMPLETA

para a fabricação de

Ladrilhos, Mosaicos, Azulejos e Tijollos





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

# 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



## 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

O AGENTE

84, CAES DO SODRÉ 2.<sup>o</sup>

*Germano Serrão Arnaud*

## POZZOLANA DOS AÇORES

OU  
CIMENTO HYDRAULICO

GERMANO SERRÃO ARNAUD

Lisboa — Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>

Material approved por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, cannos, tanques, muralhas, pozos, doka, caes, canaes, etc., etc.

Tem sido empregado nas obras do arsenal de marinha, da companhia das aguas, caminhos de ferro portuguezes, alfandega de 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.

## 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, Naval moral, Talavera de la Reina e Madrid*

**AGENTES**

EM LISBOA

**Ernesto George**

R. do Ferregial de Cima, 2

EM MADRID

**Cezar Fereal**

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

**August Blumenthal - HAMBURGO**



## 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<sup>m</sup>,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 atmospheras. 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*

**Fabrica na Trafaria**

**DYNAMITE**

Preços Dynamite n.º 1, cada kilogramma ..... 850 réis

» » 3, » ..... 450 »

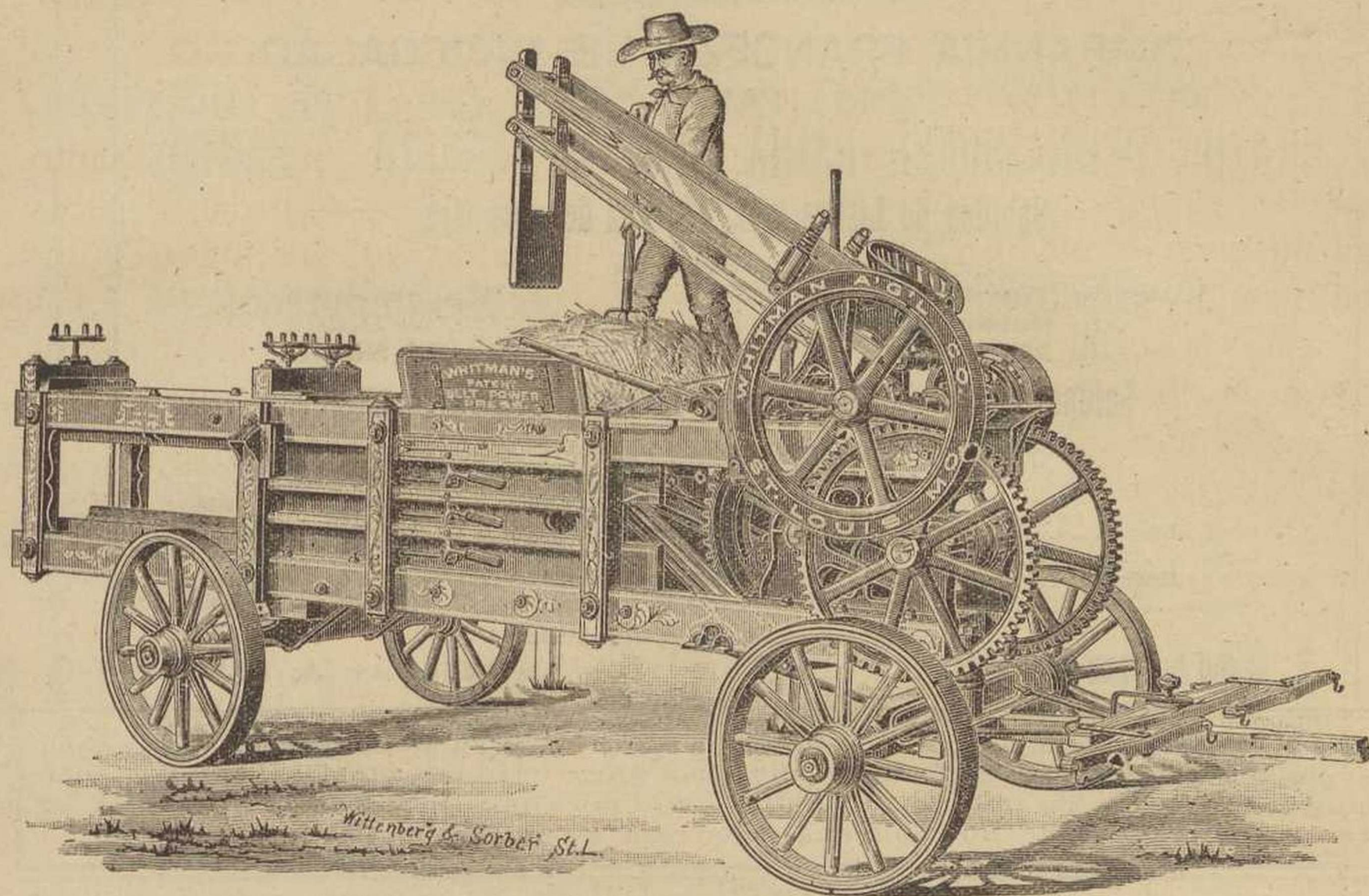
Capsulas, a caixa de 100: S 460 réis — D 700 réis — T 900 réis.

Mecha ou Rastilho, preços conforme a qualidade.

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



# Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa



## PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHITMAN

### PREMIADAS 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.

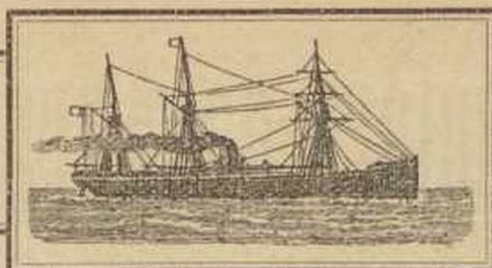
### UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

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



Chargeurs Réunis



Chargeurs Réunis

## COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO

PARA O

BRAZIL, PERNAMBUCO, BAHIA, RIO DE JANEIRO E SANTOS

Saídas 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

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

PREÇO DAS PASSAGENS

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

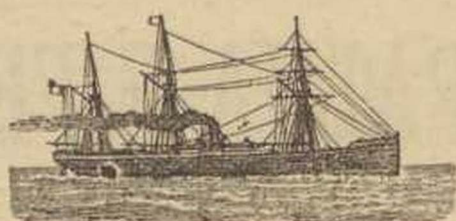
Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.º

F. Garay &amp; 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.



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 21 de janeiro o paquete Atrato

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

Para Southampton e Antuerpia

O paquete TRENT

Esperado em 17 ou 18 de janeiro

As accomodações para passageiros são inexciveis 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.ª  
31, Rua dos Capellistas, 1.º

PORTO  
W. C. TAIT & C.ª  
23, Rua dos Ingleses, 23

## Gregorio Manterola

S. Sebastião — HESPAÑA

Offerece os seus serviços aos srs. engenheiros, architectos e constructores, para executar quaesquer obras que lhe confiarem, de elevação, condução e distribuição de aguas.

A experiencia adquirida por esta casa, nos muitos annos em que se tem dedicado especialmente a esta classe de trabalhos, e os conhecimentos technicos e praticos do engenheiro encarregado da direcção dos mesmos, são garantia segura que ella offerece aos seus clientes.

Ha sempre em deposito

Tubos de todas as classes

Marcos fontenarios

Torneiras, Chaves de passagem

Boccas de rega e incendio

e todo o demais material para abastecimento d'aguas.

Motores a vapor e hydraulicos. Machinas industriaes e agricolas

Bombas e appparelhos elevadores de agua,  
para abastecimento de povoações, rega, e usos industriaes

LADRILHOS REFRACTARIOS

Dão-se esclarecimentos, catalogos e preços do material posto em qualquer ponto de Hespanha ou de Portugal.

Engenheiro — D. Manuel Garbayo y Moreno.





COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 1 — PEQUENA VELOCIDADE

DO

Ramal de Santa Apolonia a Bemfica

para o transporte de

**MADEIRA EM BRUTO E PALHA**

**por wagon completo**

**Desde 1 de Janeiro de 1889**

**Preço por 1:000 kilogrammas=250 réis**

1.º As expedições de **madeira em bruto** por wagon completo, effectuadas da estação de *Lisboa-Alcantara* para qualquer outra da antiga rede e suas combinadas, pagarão apenas além da tarifa respectiva a *Lisboa-Caes dos Soldados*, o preço da presente, pelo percurso de Alcantara a *Lisboa-Caes dos Soldados*.

2.º As expedições de **palha** por wagon completo, effectuadas de qualquer estação da antiga rede e suas combinadas, com destino a *Alcantara*, pagarão igualmente além da tarifa respectiva a *Lisboa-Caes dos Soldados*, o preço da presente pelo percurso d'esta ultima estação a Alcantara.

Em qualquer dos casos as despesas accessorias a applicar serão as mesmas como se as remessas fossem procedentes ou destinadas respectivamente a *Lisboa-Caes dos Soldados*.

Lisboa, 1 de Dezembro de 1888.

O DIRECTOR DA COMPANHIA  
*Pedro Ignacio Lopes.*





# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Serviço combinado com os Caminhos de ferro do Minho e Douro  
e as Companhias de Madrid a Cáceres e a Portugal, Norte de Hespanha, Medina del Campo a Zamora  
e Orense-a Vigo, Medina del Campo a Salamanca,  
Salamanca á Fronteira Portuguesa, Beira Alta, Madrid a Zaragoza e Alicante, Andaluzes,  
Almanza a Valencia e Tarragona e Tarragona a Barcelona e França*

## TARIFA ESPECIAL E. P. N.º 4—PEQUENA VELOCIDADE

(X n.º 4 em todas as linhas hespanholas)

PARA O TRANSPORTE DE

# TARAS VASIAS

Sem necessidade de boletim de regresso

Desde 15 de Janeiro de 1889

|  | Linhas de procedencia e destino   | Designação das mercadorias   | Preço<br>por<br>tonelada<br>e<br>kilom.º |
|--|---|--|--|
| De uma estação para outra qualquer das linhas adiante indicadas, sempre que a expedição seja destinada a outra estação pertencente a linha differente d'aquella em que se faz a expedição. | Da Companhia Real Portuguesa, de Madrid a Cáceres e a Portugal, do Norte de Hespanha, de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo, de Medina del Campo a Salamanca, de Salamanca á Fronteira Portuguesa, da Beira Alta, do Minho e Douro, de Madrid a Zaragoza e Alicante, dos Andaluzes, de Almanza a Valencia e Tarragona, e de Tarragona a Barcelona e França. | Ceiras, odres, saccoes, alcofas, caixas desmanchadas e calços de madeira.  | 10,80                                    |
|  |   | Barris, pipas, toneis, cangalhas, canastras, cestos, latas, caixas e em geral todas as taras que conservem em vazio o mesmo volume que cheias. | 16,20                                    |
|  |   | Garrações e frascos sem responsabilidade, sendo de conta do expedidor qualquer avaria que possa dar-se.  | 18,00                                    |

N. B. 1.ª São excluidas d'esta tarifa as garrafas vasias e em geral todas as taras frageis não designadas na presente.

2.ª A sobre taxa de 50 %, autorisada pelas tarifas geraes hespanholas para as mercadorias que pesem menos de 125 kilos no volume de um metro cubico, não será applicada aos barris, caixas e outras taras volumosas.

3.ª Para as expedições procedentes ou destinadas á linha de Tarragona a Barcelona ou mais além que tenham de transmittir-se em Barcelona, calcular-se-hão as taxas até ou desde Barcelona e para as que procedam ou sejam destinadas ás linhas de Barcelona á Fronteira Franceza calcular-se-hão pela distancia que resulte em ambas as Companhias até ou desde Moncada.

### Condições

1.ª Esta tarifa é applicavel ás remessas de peso não inferior a 50 kilogrammas ou que paguem como tal. Os excedentes serão taxados por fracções de 10 kilogrammas.

2.ª Para disfructar da presente tarifa é preciso que as taras sejam rotuladas por meio d'uma taboa contendo os nomes do expedidor e consignatario e o ponto de destino. Os barris deverão ter tambem marca e numero.

3.ª As Companhias combinadas reservam-se o direito de ampliar por mais 5 dias os prazos fixados nas suas tarifas geraes para o transporte d'estas mercadorias, sem que por este facto haja direito a reclamação alguma.

4.ª O minimum de percepção será de 180 réis por fracção indivisivel de 100 kilogrammas para cada Companhia applicando-se as tarifas geraes de cada linha sempre que os seus preços sejam mais beneficiosos para o expedidor.

5.ª Esta tarifa será applicada de officio sempre que o expedidor não peça na sua nota de expedição a applicação da tarifa geral ou de qualquer outra especial, que possa ser applicada.

6.ª Ficam em tudo mais em vigor as condições das tarifas geraes de cada uma das linhas quando não sejam contrarias ás disposições da presente.

7.ª Fica pela presente annullada e substituida a tarifa E. P. n.º 9 pequena velocidade, de 5 de Março de 1887.

Lisboa, 15 de Dezembro de 1888.

O Director da Companhia  
Pedro Ignacio Lopes





# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL LESTE E NORTE N.º 1-PEQUENA VELOCIDADE

para transporte de

# GADO VACCUM POR WAGON COMPLETO

**Desde 1 de Janeiro de 1889**

De qualquer das estações das linhas de Leste, Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e das linhas do Minho e Douro e Beira Alta (no percurso desde Porto ou Pampilhosa respectivamente), para as de Lisboa a Santarem, (pagando como para Lisboa), ou Elvas. } 65 réis por wagon completo e kilometro.

### Condições

1.<sup>a</sup>— Além do preço supra indicado cobrar-se-hão as despesas accessorias em conformidade da tarifa respectiva, isto é..... por wagon réis 700

2.<sup>a</sup>— O numero de cabeças a carregar em cada wagon pode elevar-se a 40; mas n'este caso a Companhia não responde por accidentes ou avarias que possam dar-se nos animaes.

As vitellas serão contadas cada duas por uma cabeça de gado grosso.

3.<sup>a</sup>— Por cada dois wagons de gado é concedida passagem gratuita a um guardador, no mesmo comboio porque se effectuarem estes transportes, não podendo contudo exceder a 3 o numero dos guardadores, seja qual fôr a quantidade de wagons de que a expedição se componha.

4.<sup>a</sup>— Quando as remessas sejam destinadas ao Mercado Geral do Gado em Lisboa, deve este destino ser indicado na respectiva nota de expedição, e além da presente tarifa para Lisboa, terão a pagar a mais pelo percurso na linha de Cintura..... por cada wagon, réis 900

5.<sup>a</sup>— Ficam em vigor todas as condições de applicação das tarifas geraes, em tudo que não sejam contrarias ás disposições da presente.

Lisboa, 20 de Dezembro de 1888.

O DIRECTOR DA COMPANHIA  
*Pedro Ignacio Lopes*