

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑA

NAVEGAÇÃO

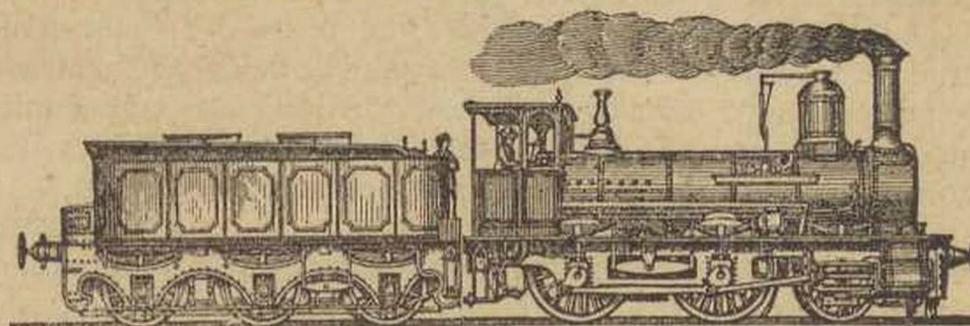
COMMERCI

PORTOS

CORREIOS

TELEGRAPHOS

MINAS



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

CORRESPONDENTES E REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO

HESPAÑA — MALBID — 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 caza editora David Corazzi — Rua da Quitanda, 38.

### AVISO IMPORTANTE

Por acordo com as direcções respectivas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* distribuirá sempre, como anexos, as

Tarifas especiaes de transportes de todas as linhas ferreas portuguezas

Com o presente numero distribuimos, como annexo, as seguintes tarifas:

**P. E. n.º 1 do Minho e Douro — peixe fresco para Hespanha.**

**M. D. P. S. M. n.º 1 da mesma rede — comestiveis e outros generos frescos, idem.**

**Com os nossos numeros anteriores temos distribuido já 35 tarifas especiaes.**

Preparando-se uma completa reforma das tarifas especiaes da rede da Companhia Real, brevemente começaremos a ocupar-nos d'este assumpto, e daremos as novas tarifas logo que sejam publicadas.

### SUMMARIO

Santarem e a linha de Vendas Novas.—O caminho de ferro da Zambezia.—Parte oficial, conclusão do regulamento para a fiscalisação do caminho de ferro de Mormugão, decreto de 7 de fevereiro e portarias de 31 de janeiro, 8 e 10 de fevereiro. Tarifas de transporte.—Companhia Real Promotora da agricultura Portugueza.—Linhas espanholas.—Boa escolha.—Novas construcções.—Os caminhos de ferro atraídos dos Isthmos.—Ascensor n'um monumento.—Companhia Carris de ferro.—Trabalhadores para Ambaca.—Carteira dos accionistas.—Boletins financeiros, de Lisboa, por B. dos Santos; de Paris, por G. Pessard.—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam e Berlim.—Rendimento dos caminhos de ferro.—Notas varias.—Companhia de navegação a vapor Argentina-Luzo-Brazileira.—Annuncios.

### SANTAREM E A LINHA DE VENDAS NOVAS

DECIDIDAMENTE não ha paiz mais original do que o nosso — original e unico — mas no sentido do seu apego ao retrocesso, na sua inimisade por tudo que representa um adiantamento, um melhoramento de vida, um avanço no progresso, uma commodidade geral.

Não viram, ha pouco, os protestos dos moradores do sitio da Estrella, contra a construcção de um ascensor que lhes poupa as canceiras de subir uma calçada ingreme e enorme?

Não ouviram os zuns-zuns que se levantavam já contra o incubado viaducto de S. Pedro de Alcantara á Graça, e que seria a maior belleza da nossa capital?

Quando em toda a parte as povoações acodem pressurosas a proteger, a auxiliar, os modernos emprendimentos que lhes vão levar um poucochinho de bem estar, quando as auctoridades, as corporações do commercio e da industria, as sociedades, as grandes e pequenas agremiações, se unem e por vezes se disputam a primazia em promover os melhoramentos da localidade em que teem o seu centro de actividade, accudindo com o seu conselho, acompanhando com as suas influencias, instigando com os seus pedidos, ajudando com os seus capitais esses melhoramentos,—em Portugal succee de o contrario.

Dizer a uma villa, a uma cidade, que se lhe vae dar um caminho de ferro é provocar a animosidade d'uma boa parte dos seus habitantes, e se bem, felizmente, não é a de todos, não deixam por isso de chover as representações, estorvando, na sua tentativa benemerita, a empreza ou o individuo que a tal se propõe.

Levantam-se os pequeninos interesses; fervilham as rachiticas objecções; põem-se em campo as questiunculas, e desdobram-se, na amplidão das pequenas e grandes influencias, transformam-se aqui em protestos, mais além em embargos, e por tanta parte em oposição acerrima.

Além é Coimbra, que não quer a sua estrada retalhada pela linha que vae fazer d'aquellea cidade o centro do commercio dos povos de Miranda do Corvo, Coruche, Arganil, etc.

Ali é Torres Novas, que da companhia que se propõe em breve servir aquellea villa, e o importante centro

fábril de Alcanena, por meio de uma linha a vapor, para transporte rápido dos productos d'aquellas e para aquellas localidades, exige que lhe abra as ruas em largas avenidas, sem o que protesta que não quer lá caminho de ferro, que se dá muito bem com as suas carroças, que levam caro e andam de vagar, mas *sempre assim se remediarão*, não precisam lá de modernos inventos.

Mais á quem é Santarem, que se levanta desde que ameaçam a velha cidade do Santo Milagre, não de que lhe tiram as sagradas reliquias, mas de que vão ligá-la, por uma estrada de ferro, com todo o Alemtejo, o Algarve, e mais tarde a Andaluzia e todo o sul da peninsula.

E julgar-se-ha que este protesto é lavrado por alguma classe prejudicada directamente pela nova linha? Não, senhores; é a sociedade agricola, o centro que representa os interesses locaes que maior vantagem receberiam da nova via — são esses que protestam que não querem a linha na estrada de Almeirim, nem sobre a ponte, porque lhes espanta o gado.

Espantoso nos parece o argumento!

Imaginara a sollicita sociedade que o comboio atravessará a ponte com a velocidade do *sud-express*, ou que entrará n'ella com a franqueza com que entra o mais pachorrento carro de bois?

A pratica de mais de trinta annos da passagem da locomotiva pelas ruas da Ribeira, não lhe indica que um comboio, quando tem que atravessar de nível uma povoaçao, segue uma marcha tão cuidadosa que pôde parar ao menor signal, e à mais curta distancia?

Pois para os interesses locaes, *especialmente os agricultores*, não vale bem que, tres ou quatro vezes em 24 horas, se interrompa o transito na ponte, para deixar passar um comboio, que vai levar á cidade os produtos do sul do paiz, e transportar a este os vinhos, os azeites e as fructas, que Santarem exporta em tanta quantidade?

Pois uma empreza, que escolhe uma cidade para testa da sua linha ferrea, não merece que se lhe sacrifique o transito d'uma ponte uns 12 ou 15 minutos por dia?

Ainda ha bem pouco tempo que, commodamente repotreados n'un compartimento de 1.<sup>a</sup> classe, pela modica quantia equivalente a 36 réis, atravessámos metade d'uma cidade, n'uma linha ferrea de via larga, vindo parar no centro mais populoso, na praça principal, atravessando ruas das mais importantes, onde o transito é dez vezes maior do que o da rua Aurea, em Lisboa, e correspondentemente maior cincuenta vezes que o da ponte e estrada de Almeirim.

E não vimos que a locomotiva fizesse espantar nem os gados, nem as sociedades agricolas. Uma pequena corrente de ferro atravessada ás boccas das ruas, pouco antes da passagem dos comboios, é o bastante para que o publico se previna.

E note-se que os comboios sucedem-se, no inverno, de meia em meia hora, nos dois sentidos; no verão de 20 em 20 minutos, e nos dias de festa — quando a afluencia nas ruas é maior — cada quarto de hora.

Por isso o movimento da linha excede a 2.500:000 passageiros por anno.

E não cuide a previdente sociedade santarena que lhe fallamos de um paiz desconhecido, que essa linha é no interior da Africa, onde não possa com facilidade verificar-se a nossa affirmação. Não, oh cuidadosos agricultores, é ali no outro lado da peninsula, de Barcelona a Sarriá; sahe da *plaza de la Cataluña*, como em Lisboa poderia sahir do Rocio; atravessa as ruas do bairro novo, a propria *calle de las Cortes*, ou vulgarmente a *gran-via*; todas as ruas mais frequentadas, e por uma

d'essas, a de Balmes, segue, separada apenas da parte reservada ao transito publico por uma estacaria de um metro de altura.

Já que estamos na bella capital catalã, desçamos as poeticas *ramblas*, e vamos á estação de Tarragona, Barcelona e França, onde veremos os trens, em manobras, cruzarem em diagonal ruas importantissimas, como a de Sevilha, *paseo del Cementerio*, etc., enquanto que a linha que vae de Zaragoza atravessa toda a parte norte da cidade, ao lado dos transeuntes, que nem teem medo de que a locomotiva lhes salte para cima, nem vão elles meter-se debaixo d'ella.

Isto faz-se n'uma cidade que tem 300:000 habitantes, e no tempo da exposição reunia mais 5:000 forasteiros; como não poderá fazer-se, pois, de Almeirim a Santarem?

Que os 10:000 habitantes de Santarem não tenham receios; pois, e se é certo, como nos consta, que a construcção de outra ponte ali é, por agora, impossivel, pôde bem succeeder que as difficultades que a sociedade agricola quer levantar á companhia para adoptar Santarem como testa da s' a linha a levem a estudar um outro tratado que deixe a cidade livre do perigo... e tambem da linha ferrea.

#### O CAMINHO DE FERRO DA ZAMBEZIA

Os habitantes de Quelimane dirigiram a el-rei a seguinte mensagem de agradecimento, que deve ter sido muito agradavel ao sr. ministro da marinha:

*Senhor!* — Perante Vossa Magestade veem os abaixo assignados, proprietarios, agricultores, negociantes, empregados publicos e todos os moradores da villa de Quelimane, da província de Moçambique, cumprir o grato dever de, por si, e pela restante populaçao, ausente da capital d'este distrito, beijarem as mãos de Vossa Magestade pelos relevantes serviços que Quelimane vae dever ao governo portuguez, com a construcção de uma linha ferrea, a ligação d'esta villa com a metropole, pelo cabo submarino, e a substituição da moeda sem curso conhecido, pela portugueza, como se praticou em Lourenço Marques.

*Senhor!* — Foi com alvoroço e aplauso geral que se leu em Quelimane o officio expedido pela direcção politica do ministerio dos negocios estrangeiros, em 13 de setembro ultimo, dirigido á Sociedade de Geographia de Lisboa, e a mala que trouxe os jornaes aonde se vê publicado este officio, continha correspondencia que assegurava aos subditos de Vossa Magestade, n'esta parte da monarchia portugueza, que o governo de Vossa Magestade tratava de contratar a ligação do cabo submarino a este porto e ia substituir por moeda portugueza o grande numero de rupias e pezos austriacos que correm no distrito, mas que na metropole não tem curso, medidas instantes e do maior alcance na actualidade.

A construcção d'uma linha ferrea que ligue a baixa Zambezia com o porto de Quelimane é, sem duvida, um melhoramento que assegurará a manutenção do dominio portuguez em todo o Zambeze; e se, com a execução d'este plano, se realizar a juncção do cabo submarino, acabar-se-hão de vez as duvidas sobre o prospéro futuro do distrito de Quelimane, o mais importante, sem duvida, da província de Moçambique.

A substituição da actual moeda estrangeira por a portugueza trará immensas vantagens, não só ao desenvolvimento agricola e commercial d'este distrito; mas assegurará ao funcionario publico o poder garantir a subsistencia ás suas familias ausentes, a quem hoje não pôde dar mezadas, senão com a perda de vinte e mais por cento, sobre a quantia enviada para fora da província, pela difficultade com que luta, sem poder arranjar a transferência das sommas a expedir.

Se, a par da substituição da moeda, se realizasse o tornar extensivo á província os vales do correio, as vantagens seriam ainda superiores, porque a moeda cunhada se conservaria aqui, e o governo e a estação naval não teriam de saccar contra a metropole para haver os subsídios dos cofres do ministerio.

*Senhor!* — Não permitem os estreitos limites d'esta manifestação, e seria cançar a attenção de Vossa Magestade, o historiar desenvolvidamente os benefícios que advirão á província de Moçambique em geral, e ao distrito de Quelimane, em especial, da adopção das medidas que o governo de Vossa Magestade projecta realizar; bastando dizer que ellas serão o inicio de uma nova era

da trabalho colonial, e marcarão na história portugueza uma data indelevel.

Senhor! — A população de Quelimane, ligada á cámara municipal que dignamente a representa, vem mui respeitosamente demonstrar perante vossa Magestade o jubilo de que está possuída por conhecer as intenções do governo com relação ao Ultramar, e humildemente pede a Vossa Magestade se digne fazer-lhe a graça de aceitar a expressão sincera do seu reconhecimento, esperançada, como está, que se traduza em factos a intenção do governo.

Confiadamente esperam os signatários a reconhecida benevolencia de Vossa Magestade.

Quelimane, 14 de novembro de 1888.

(Seguem 128 assinaturas).

## PARTE OFICIAL

Ministerio da Marinha e Ultramar

DIRECÇÃO GERAL DO ULTRAMAR

Regulamento para a fiscalisação do caminho de ferro de Mormugão

(Concluido do numero antecedente)

Art. 32.<sup>o</sup> O serviço da fiscalisação de via e obras será dirigido por um chefe de secção, tendo sob suas ordens um conductor auxiliar, dois chefes de lanço, quatro agentes fiscaes e um apontador fiscal das obras de porto.

Art. 33.<sup>o</sup> Compete ao chefe da secção de via e obras:

1.<sup>o</sup> Informar a inspecção relativamente ao estado da conservação da linha.

2.<sup>o</sup> Examinar os projectos e orçamentos apresentados pela companhia, informando o que se lhe offercer sobre elles.

3.<sup>o</sup> Remetter á inspecção até ao dia 10 de cada mez um relatório mencionando os trabalhos de conservação e reparação complementares e outros feitos no mez anterior, indicando quaequer outros trabalhos que julgue de conveniencia fazerem-se para assegurar os comboios a livre circulação e quaequer medidas de segurança que com o fim de evitar acidentes julgue necessário adoptar.

4.<sup>o</sup> Conhecer perfeitamente o estado da linha, para o que a percorrerá, pelo menos, duas vezes por mez, devendo-lhe merecer especial atenção as obras de arte, os tunneis, o material fixo, os apparelos de signaes, a infrastructura da via e a conservação das linhas telegraphicais e a limpeza e conservação das estações e suas dependencias.

5.<sup>o</sup> Adquirir os elementos necessarios para que superiormente se possam resolver todas as reclamações dos proprietarios confinantes.

6.<sup>o</sup> Informar a inspecção sobre os pedidos de expropriação ou ocupação provisoria de terrenos feitos pela companhia.

7.<sup>o</sup> Proceder a todos os trabalhos graphicos necessarios para a execução dos serviços a seu cargo.

8.<sup>o</sup> Dirigir e centralizar os serviços de todos os empregados que estão sob as suas ordens, cuprindo e fazendo cumprir as disposições dos regulamentos em vigor, comunicando á inspecção todas as infracções de que tiver conhecimento.

9.<sup>o</sup> Olhar pela conservação e reparação dos edificios pertencentes ao estado construidos ao longo da linha e entregues á inspecção fiscal.

10.<sup>o</sup> Cumpre ao conductor auxiliar da fiscalisação de via coadjuvar o chefe de secção em todos os serviços a que se referem os artigos anteriores.

11.<sup>o</sup> Aos chefes do lanço cumpre fazer observar pelos agentes fiscaes, seus subordinados, as ordens e instruções que lhes forem comunicadas e os regulamentos em vigor.

12.<sup>o</sup> Deverão estes empregados conhecer exacta e constantemente o estado da linha e de todas as suas dependencias, dentro dos seus respectivos lanços, devendo para isso cada um percorrer o seu lanço uma vez por semana, dando conta ao seu chefe imediato de cada uma d'estas inspecções periodicas, tanto no que diz respeito ao estado da conservação da linha como ao serviço da fiscalisação e esclarecimentos prestados pelos diferentes agentes fiscaes sob as suas ordens immediatas.

Art. 37.<sup>o</sup> Devem estes empregados apresentar os mappas seminares adoptados pela inspecção devidamente preenchidos, com os esclarecimentos extrahidos das partes do serviço diario que lhes forem entregues pelos agentes fiscaes, cuja permanencia na linha, no troço respectivo, deve constituir uma obrigação normal.

Art. 38.<sup>o</sup> Os agentes fiscaes são obrigados a apresentar uma nota, por escripto, do itinerario que fizerem em cada dia, a qual enviarão aos respectivos chefes de lanço, com os esclarecimentos necessarios para se poder apreciar o estado de conservação da linha.

Art. 39.<sup>o</sup> Quando ocorrer na linha algum descarrilamento, desabamento, incendio, conflicto, desastre ou qualquer outro acci-

dente, os agentes fiscaes deverão prestar todo o auxilio que possam, prevenir imediatamente os seus chefes, levantar autos de noticia, requisitar das auctoridades administrativas as providencias que julgarem necessarias, e finalmente cumprir as disposições dos regulamentos de polícia e exploração do caminho de ferro.

Art. 40.<sup>o</sup> Ao apontador encarregado dos trabalhos do porto compete a fiscalisação de todas as obras complementares de reparação e conservação da mesma.

## CAPITULO III

### Disposições gerais

Art. 41.<sup>o</sup> Tanto o engenheiro fiscal como os demais empregados seus subordinados, antes de entrarem no exercicio das suas funções devem apresentar a sua nomeação ao juiz de direito da comarca onde forem residir, o qual lhes deferirá juramento de bem e fielmente cumprirem os deveres do seu cargo.

Art. 42.<sup>o</sup> Os funcionários nomeados a juramentados em virtude do artigo antecedente devem lavrar auto de todos os factos ocorridos contra as leis e regulamentos, prender os delinquentes em flagrante delicto, reclamar a presença das auctoridades administrativas e judiciaes, e auxilio da força publica, intimar ou mandar intimar medicos e outros peritos para exame do corpo de delicto; procedendo em tudo segundo o que respectivamente lhes for atribuido n'este regulamento.

§ unico. Os autos referidos n'este artigo serão enviados dentro de tres dias ao respectivo agente do ministerio publico, e serão acreditados em juizo até prova plena em contrario, conforme as determinações legaes estabelecidas.

Art. 43.<sup>o</sup> Todos os empregados da fiscalisação, qualquer que seja a sua categoria, devem ter inteiro conhecimento:

1.<sup>o</sup> Dos regulamentos em vigor.

2.<sup>o</sup> Das tabellas dos horarios e marcha dos comboios.

3.<sup>o</sup> Das tabellas dos preços dos passageiros e mercadorias e da sua classificação.

4.<sup>o</sup> Dos contractos relativos á exploração, que tiverem merecido a approvação do governo.

Art. 44.<sup>o</sup> Os agentes fiscaes devem attender, com a maxima urbanidade, as observações e reclamações do publico, prestar lhe todos os esclarecimentos que lhe forem necessarios, facilitar-lhe, se isso for preciso, os meios de formular as suas queixas nos livros de registo, que para este fim devem existir nas estações.

Devem conduzir-se sempre com a maior moderação nas discussões em que tenham de entrar no desempenho das suas funcções.

Art. 45.<sup>o</sup> Nas suas relações com os empregados da companhia devem sempre penetrar-se do principio de que não tem auctoridade alguma a exercer sobre elles, e que a sua missão se limita, salvo raras circumstancias que forcem a tomar medidas de ordem e de polícia excepcionaes, a exercer vigilancia sobre o que se passa, dando parte aos seus superiores, e a advertir officiosamente os agentes da companhia das irregularidades que possam commeter.

No cumprimento d'esta missão devem mostrar sempre firmeza e moderação, tendo sempre bem presente que são os representantes do estado, a quem cumpre zelar pelos interesses do publico.

Art. 46.<sup>o</sup> Deverão sempre cohibir-se de se intrometer nas operações do serviço activo da exploração; uma tal ingerencia teria os graves inconvenientes de deslocar as responsabilidades, introduzir a desordem e a confusão nos serviços e provocar conflitos.

Art. 47.<sup>o</sup> Todo o agente fiscal tem obrigação de se apresentar sempre no serviço com o distintivo do seu cargo; este distintivo é o bonet que lhe for distribuido com o respectivo emblema.

Art. 48.<sup>o</sup> Todos os empregados da fiscalisação são obrigados a apresentar o seu passe de livre circulação quando tenham de fazer uso d'elles e lhe seja pedido pelo revisor, pelo chefe de qualquer estação ou por outro empregado auctorizado, não podendo em caso algum viajar em classe superior á que no mesmo passe lhe é designada, salvo quando, não indo em serviço, queiram pagar como qualquer passageiro a diferença correspondente.

Art. 49.<sup>o</sup> É prohibido aos empregados fiscaes saharem para qualquero vehículo, indo o comboio em marcha, e apearem-se antes do comboio parar ou entrar depois d'ele ter partido; é-lhes igualmente prohibido entrarem nos fourgons, assim como nas máquinas, salvo ao engenheiro inspector, e áquelles empregados a quem tenha sido concedido passe que a isso os auctorise.

Art. 50.<sup>o</sup> Nenhum empregado poderá ausentarse da sua residencia official, ou da area que lhe tiver sido determinada para o exercicio das suas funções, sem auctorização superior, a não ser em algum caso extraordinario, do que deverá logo dar parte ao seu chefe immediato.

Art. 51.<sup>o</sup> Todos os pedidos de licença serão dirigidos pelas vias competentes aos respectivos chefes de secção, que só terão a fa-

culdade de as conceder até tres dias, devendo dar parte á inspecção das concessões que fizerem.

Art. 52.<sup>o</sup> As licenças por mais tempo, e com vencimento, só poderão ser concedidas pela inspecção até oito dias, ou pelo governo por maior numero.

Art. 53.<sup>o</sup> Para as licenças registadas e por doença os requerimentos deverão ser dirigidos pelas vias competentes ao governo geral e são-lhe applicaveis as disposições em vigor para os outros funcionários da província.

Art. 54.<sup>o</sup> Os conductores auxiliares poderão conceder apenas um dia de licença em cada mez aos agentes fiscaes seus subordinados, devendo dar parte d'isso ao chefe da respectiva secção.

Art. 55.<sup>o</sup> Na secretaria da inspecção haverá um livro de registo de todas estas licenças.

#### CAPITULO IV Disposições disciplinares

Art. 56.<sup>o</sup> As penas disciplinares são as seguintes:

1.<sup>o</sup> A reprehensão, que pôde ser simples ou aggravada, sendo n'este ultimo caso publicada em ordem de serviço da inspecção.

2.<sup>o</sup> Multa, que pôde consistir em obrigar o empregado a fazer algum serviço extraordinario fóra do seu troço, ou que por escala lhe não pertence, ou na perda de parte dos seus vencimentos.

3.<sup>o</sup> Suspensão com perda de todos os vencimentos.

4.<sup>o</sup> Demissão.

Art. 57.<sup>o</sup> As faltas simples contra a subordinação ou exactidão no serviço serão reprimidas pelos chefes de secção com applicação de alguma das tres primeiras penas do artigo precedente; entendo-se que a multa com perda de vencimento ou a suspensão não poderá ser applicada por tempo excedente a tres dias.

§ unico. Os chefes de secção deverão comunicar á inspecção as penas que imponzerem e as razões fundamentaes que tiverem para isso.

Art. 58.<sup>o</sup> O engenheiro inspector tem a faculdade de suspender temporariamente qualquer dos seus subordinados que voluntariamente desobedeça ás ordens superiores em objecto de serviço, falte repetidas vezes aos seus deveres, offenda a moral publica, prove inhabilidade ou seja pronunciado por algum crime. Dará, porém, conhecimento da sua resolução ao governador geral, e a participará na primeira oportunidade ao ministerio da marinha e ultramar, justificando o motivo d'ella e propondo a demissão do suspenso, quando o caso o exigir.

Art. 59.<sup>o</sup> Na secretaria da inspecção haverá um livro de registo, onde serão lançadas todas as penas infligidas, bem como os bons serviços, comportamento, aptidão e provas de intelligencia e zelo do pessoal da fiscalização.

Secretaria d'estado dos negócios da marinha e ultramar, em 17 de dezembro de 1888. — *Henrique de Barros Gomes.*

#### Quadro do pessoal para a fiscalização da exploração do caminho de ferro de Mormugão

1 Engenheiro inspector fiscal.

##### 1.<sup>a</sup> Secção — Secretaria

1 Secretario chefe de serviço. — 1 Desenhador. — 2 Amanuenses de 1.<sup>a</sup> classe. — 2 Amanuenses de 2.<sup>a</sup> classe. — 1 Amanuense encarregado da contabilidade. — 1 Continuo. — 1 Servente.

##### 2.<sup>a</sup> secção — Movimento e tráfego

1 Chefe de secção. — 2 Conductores auxiliares. — 2 Agentes fiscaes de 1.<sup>a</sup> classe. — 5 Agentes fiscaes de 2.<sup>a</sup> classe. — 1 Machinista fiscal. — 1 Servente de machinista.

##### 3.<sup>a</sup> secção — Via e obras

1 Chefe de secção. — 1 Conductor auxiliar. — 2 Apontadores chefes de lanço. — 1 Apontador empregado na fiscalização das obras do porto. — 4 Agentes fiscaes de 2.<sup>a</sup> classe.

Secretaria d'estado dos negócios da marinha e ultramar, em 17 de dezembro de 1888. — *Henrique de Barros Gomes.*

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECCÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

##### 2.<sup>a</sup> repartição

##### CAMINHOS DE FERRO

Sua Magestade El-Rei, a quem foram presentes os projectos dos edifícios de passageiros nas estações de Pedrouços, Algés, Cruz Quebrada, Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Carcavelos, Parede e Estoril, do ramal do caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, secção de Belém a Cascaes, datados de 7 do corrente mez, e bem assim o projecto do tipo dos alpendres (marquezas) a adoptar nas mesmas estações, datado de 22 de novembro ult.

mo apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses:

Ha por bem, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, aprovar o projecto do tipo de alpendre (marqueza) para as mencionadas estações, e bem assim os projectos dos referidos edifícios com exclusão do proposto para a estação do Estoril, mas com as seguintes condições:

1.<sup>o</sup> Suprimir-se o frontão na fachada do lado do pateo na estação de Parede;

2.<sup>o</sup> Ser modificada, procurando dar-se-lhe melhor apparencia á disposição do relogio collocado nas fachadas das estações de Pedrouços, Algés e Cruz Quebrada;

3.<sup>o</sup> Haver em todas as referidas estações, pelo menos, uma sala de espera para a 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes.

Em quanto á estação do Estoril deve a companhia apresentar um projecto do edificio mais amplo do que o agora proposto, e que esteja em harmonia com o movimento que é de esperar n'aquela estação.

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

Paço, em 31 de janeiro de 1889. — *Emygdio Julio Navarro.*

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

Pedindo o director da construcção do caminho de ferro do Algarve que, para a construcção da ligação da linha ferrea de Lisboa a Beja com a de Beja ao Algarve, seja declarada a urgencia da expropriação de cinco parcelas de terreno com os n.<sup>os</sup> 1, 11, 12, 14 e 16, pertencentes, a n.<sup>o</sup> 1 à camara municipal de Beja com a area de 31:718 metros quadrados, a n.<sup>o</sup> 11 ao padre António Pedro da Mata Veiga com a area de 2:521 metros quadrados, as n.<sup>os</sup> 12 e 14 a Manuel de Castro Brito com a area, a n.<sup>o</sup> 12 de 3:674 metros quadrados, e a n.<sup>o</sup> 16 a José Duarte Laranja Gomes Palma com a area de 3:967 metros quadrados, e situadas a n.<sup>o</sup> 1 na freguezia de Santa Maria, e as n.<sup>os</sup> 11, 12, 14 e 16 na freguezia de S. Thago, todas no concelho e distrito de Beja; e

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

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

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 7 de fevereiro de 1889. — REI. — *Emygdio Julio Navarro.*

Sua Magestade El-Rei, a quem foram presentes a indicação da directriz geral em planta chorographica do traçado do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, entre os seus dois pontos extremos, e bem assim os projectos do 3.<sup>o</sup> e 4.<sup>o</sup> lanços da 1.<sup>a</sup> secção do mesmo ramal de caminho de ferro, comprehendidos entre Tremoa e as proximidades de Miranda do Corvo e entre este ponto e proximidades da povoação de Fernia, na extensão respectiva de 7:074<sup>m</sup>,46 e 7:120 metros, apresentados pela companhia do caminho de ferro do Mondego em data de 17 de janeiro findo: ha por bem, conformando-se com o parecer de junta consultiva de obras publicas e minas, datado de 4 do corrente mez, aprovar os projectos dos referidos 3.<sup>o</sup> e 4.<sup>o</sup> lanços e a directriz geral de todo o ramal de Coimbra a Arganil, ficando sem effeito a condição 1.<sup>a</sup> da portaria de 11 de janeiro findo, mas com as clausulas e condições seguintes:

1.<sup>o</sup> Ser sustentados com pedrados regulares os aterros marginais ao rio Eça, e especialmente nos kilometros 17,0 e 19,5, e de modo que o leito das cheias do mesmo rio não seja sensivelmente alterado;

2.<sup>o</sup> Reservar-se a aprovação da largura ou vãos dos viaductos metalicos sobre o mesmo rio Eça para quando se apresentarem os projectos d'esses viaductos;

3.<sup>o</sup> Dever a estrada de Miranda do Corvo a Louzão atravessar a linha ferrea em passagem superior ao kilometro 26,750;

4.<sup>o</sup> Apresentar a companhia, para serem juntos aos projectos, os mappas das obras de arte e passagens de nível relativos ao 3.<sup>o</sup> e 4.<sup>o</sup> lanços.

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

Paço, em 8 de fevereiro de 1889. — *Emygdio Julio Navarro.*

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 4 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar a nova planta cadastral, rectificada em parte,

do tunnel da linha ferrea urbana de Lisboa, entre os kilometros 0,400 e 0,460, datada de 15 de janeiro findo, apresentada pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, ficando por esta forma modificadas as portarias de 8 de outubro de 1887 e 30 de julho de 1888.

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

Paço, em 10 de fevereiro de 1889.—*Emygdio Julio Navarro.*

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

### TARIFAS DE TRANSPORTE

**P. E. F. n.º 1 do Minho e Douro — passageiros para França.**—Com o nosso n.º 22 distribuimos ao publico a tarifa directa de passageiros de Lisboa para Bayonna, Bordeus e Paris; com o n.º 24 será distribuida outra tarifa perfeitamente igual áquella para os bilhetes directos entre o Porto e aqueles pontos, pela via Salamanca.

Assim, o publico das duas cidades do reino tem á sua disposição bilhetes directos aos principaes pontos da França, e n'este caso, graças á posição geographica da segunda cidade, os seus habitantes são mais beneficiados, vista a menor distancia que os separa da fronteira franceza, porque, enquanto que os preços de Lisboa a Paris são de 40.000 réis em primeira classe, 30.000 em segunda e 21.000 em terceira, numeros redondos, os do Porto pagam 35.000, 26.000 e 18.000 respectivamente.

Começa, pois, o publico do norte do paiz a disfrutar das vantagens que lhe offerece a linha de Salamanca, pela qual tantos sacrificios fez, e bom será que ellas sejam multiplices vezes aproveitadas, não só para justificar esses sacrificios, como para incitar as linhas combinadas a estabelecerem outros serviços que dēem ao publico todas as facilidades e economia que se devem deduzir do encurtamento de distancia entre o nosso paiz e a França.

**P. E. n.º 1 da mesma rede — peixe fresco.**—O preço d'esta tarifa é o mesmo que foi estabelecido para as procedencias de Lisboa, e que a companhia do Norte de Hespanha tem já em vigor para as procedencias de Irún, Passages, San Sebastian, Bilbao, Santander, etc., e ainda o que pela nova tarifa da Beira Alta, perfeitamente igual á que hoje distribuimos, fica estabelecido para Madrid tambem pela via Salamanca.

Estão, portanto, equalados todos os portos do Norte e occidente da peninsula, para os transportes de peixe fresco, devendo, fazer-se notar que d'este preço são excluidas as sardinhas e mariscos, as quaes pagam mais barato, segundo a tarifa que hoje damos tambem e de que passamos a ocupar-nos.

**M. D. P. S. M. n.º 1 — Comestiveis e outros generos frescos.**—O preço d'esta tarifa é applicado kilometricamente, pelo que se torna muito facil saber quaes os preços que resultam por tonelada, multiplicando o numero de kilometros por 45 réis.

Basta, pois, que indiquemos as distancias desde a fronteira de Barca d'Alva, porque até este ponto são bem sabidas do publico que transporta por esta via.

Essas distancias são:

Fregeneda.....	18	kilometros
Hinojosa.....	26	"
Lumbrales.....	34	"
Olmedo.....	43	"
Bocajo.....	48	"
Villavieja.....	57	"
Villares de Selles .....	66	"

Boada.....	72	"
Fuentes de S. Esteban.	79	"
Bóvida.....	97	"
Quijinal.....	104	"
Barbadillo.....	113	"
Doñinos.....	122	"
Tejares.....	129	"
Salamanca.....	135	"
Moriscos.....	143	"
Gomcello.....	147	"
Pedroso.....	160	"
Carolina.....	170	"
Cantalapiedra.....	180	"
Carpio.....	191	"
Campillo.....	200	"
Medina del Campo....	212	"

Além do preço que resulta

1.º do percurso até Barca d'Alva.

2.º do que vimos de indicar, nas linhas hespanholas, ha que calcular, para estas, o imposto de 3% para o governo, segundo a seguinte tabella :

Sendo a parte do preço do transporte respectiva ao percurso hespanhol até 450 réis, nada ha que addicionar;

Sendo de 451 a 1.150 réis, junta-se para o imposto 35 réis; de 1.151 a 2.300 réis, o aumento é de 70 réis; de 2.301 a 4.500 réis, junta-se 140.

Nas importancias para as linhas hespanholas superiores a 4.500 réis, o imposto é de 140 réis por fraccāo indivisivel de 4.500 réis.

E' a estes impostos que se refere a linha B da tarifa que hoje distribuimos.

### COMPANHIA REAL PROMOTOR DA AGRICULTURA PORTUGUEZA

Recebemos um interessante folheto que esta companhia publicou respectivo aos adubos que produz na sua fabrica da Povoa e no qual se lêem estes periodos :

«Para cultivar a terra lucrativamente, na epoca actual em que todos os paizes agriculturam com uma intensidade levada ao mais alto grāu, o emprego, em larga escala, dos adubos chimicos ou concentrados, torna-se absolutamente indispensavel.

«No nosso paiz, hoje, ha principalmente uns 4 annos a esta parte, os agricultores em geral teem voltado a sua attenção para este assumpto, reconhecendo a necessidade do emprego dos adubos para produzir muito e barato e assim poder competir com os productos estrangeiros que invadem o nosso paiz.

«E' indubitavelmente aos esforços d'esta Companhia e á sua constante propaganda que, em grande parte, se deve não só este progresso como muitos outros melhoramentos agricolos que no nosso paiz se teem introduzido.

«A Companhia não se tem limitado simplesmente a fazer uma larga e muito custosa propaganda para a introduçāo dos adubos, tem igualmente, no interesse dos agricultores portuguezes, tratado de evitar por todos os meios ao seu alcance que se falsifiquem os adubos que por ahí são expostos á venda, fazendo-os analysar nos seus laboratorios, exercendo assim, á custa e em prol do credito dos adubos chimicos, uma verdadeira fiscalisaçāo que mais competiria ao Estado.

«E, n'este sentido, a Companhia tem sido a primeira a dar o exemplo. Estabeleceu todos os meios para garantir aos agricultores as percentagens de elementos nobres em todos os adubos que vende, fundando labo-

ratorios de analyse, à testa dos quaes se acha um eminente professor de chimica, e só vendendo os adubos, depois de analysados, com a marca da Companhia, que se acha registada, afim de evitar falsificações.

«Teem sido felizmente proveitosos os esforços empregados, pois que dos bons resultados colhidos dos adubos que a Companhia vende são testemunho insuspeito as numerosas cartas que ha 4 annos seguidamente publicamos e ainda as que n'este folheto adiante vão impressas. O consumo dos adubos vae-se alargando cada vez mais, attendendo não só ao melhor preço, mas tambem ao melhor fabrico.

«Já que nos referimos ao preço dos adubos, devemos aqui deixar dito bem claro que os preços da Companhia são muito rasoaveis, pois é preciso attender á bondade, percentagens de elementos nobres e enormes despezas d'esta industria, por assim dizer, nascente em Portugal.

«Adubo falsificado, mal preparado, pôde vender-se muito barato, mas o agricultor compra uma materia inerte como se fosse adubo.

«Sempre que as circumstancias do mercado permitem, a Companhia baixa o preço dos adubos. E assim é que este anno já podemos fazer uma importante reducção dos preços, como se pôde vér da tabella que vae a pag. 11.

«Quando no parlamento se discutiu a lei chamada dos cereaes, foi tambem esta Companhia que, por meio de representações e por todos os meios legaes que pôde empregar, conseguiu que n'essa lei se introduzisse um art., pelo qual o transporte dos adubos nas linhas ferreas é grandemente barateado e se dispõe já alguma cousa com respeito á fiscalisação dos adubos. Assim devido a esta Companhia os agricultores, este anno, podem obter os adubos com um abatimento muito considerável, sommando o abatimento que a Companhia fez no preço dos adubos, com a reducção feita nos transportes dos caminhos de ferro.»

O regulamento a que este ultimo periodo se refere já se acha publicado e dispõe o que indicâmos em a nossa seccão *tarifas de transporte* do numero anterior, para a qual chamamos a atenção dos leitores.

#### LINHAS HESPAÑOLAS

##### **De Medina del Campo a Calatayud.**

— Diz o *Boletin de Obras Públicas*, de Madrid:

«A importancia do caminho de ferro entre Medina del Campo e Calatayud é tão grande que, não só commercialmente considerada, senão sob o ponto de vista estrategico, é de urgente necessidade.

«Para prova, basta considerar que essa linha une directamente as fronteiras terrestres da nação, o que facilitaria a mobilisação das tropas, desde que qualquer d'ellas estivesse ameaçada.

«O respectivo projecto já foi presente á camara alta, de cuja approvação está dependente.

«Foi já convertido em lei o respectivo projecto devido ao sr. D. Emilio Gante, o qual liga entre si as linhas de Calatayud-Ternel-Sagunto e de Medina a Zamora e a Salamanca, que são um prolongamento das d'aquele caminho de ferro.

Vae pois entrar n'um periodo de actividade esta importante rede, havendo idéas de prolongar a primeira d'aquellas duas ultimas linhas até á fronteira portugueza ou até Orense.

**Nova linha ferrea.** — Acaba de constituir-se uma empreza importante, que se propõe, sem sub-

venção do Estado, levar a cabo a construcção do caminho de ferro de Lerida por Noguera e Ribagorsana, Valle de Adrián até a fronteira franceza (Pyrineo Central), para o que já requereu a competente auctorisação do Ministerio do Fomento.

Esta via ferrea está incluida na rede geral do caminho de ferro, e a sua construcção é de summa importancia para aquella provincia e circumvisinhanças.

As obras ajustar-se-hão aos projectos approvedados pelo governo, e serão executadas *sem subvenção*.

A cordilheira dos Pyríneos será atravessada por um tunnel de 5:000 metros de extensão, ficando as suas duas extremidades em terreno hespanhol e a 25 kilometros de distancia da linha divisoria entre Hespanha e França.

Estas duas vantagens, além de produzirem para o thesouro uma economia superior a 75 milhões de pesetas, põem termo ás questões diplomaticas pendentes entre Hespanha e França, levantadas pelo projecto antigo de passagem do caminho de ferro internacional pelo Pyríneo Central.

**De Madrid a San Martin de la Vega.** — Foi constituida, na camara alta madrilena, a commissão a quem foi commettida a apreciação do projecto de lei sobre o caminho de ferro de Madrid a San Martin de la Vega, a qual elegeu para presidente o sr. marquez de Valmediano, e para secretario o sr. conde de Cervera.

**Em Salamanca.** — Projectam-se grandes reformas n'esta cidade para quando estejam terminados os caminhos de ferro de Peñaranda e de Plasencia a Astorga, os quaes a porão em comunicação facil com o Meio-dia, Norte, Noroeste e Madrid, tornando-a um dos centros mais importantes.

#### BOA ESCOLHA

Foi nomeado chefe de fiscalisação e trafego das linhas ferreas do sul e sueste o nosso presado amigo Marcolino Torre do Valle, chefe do trafego das linhas do Minho e Douro.

A escolha não podia ser mais acertada, porque aquelle intelligente funcionario, no desempenho do seu espinhoso cargo, deu repetidas provas d'acerto e competencia pouco vulgares.

#### NOVAS CONSTRUÇÕES

**Ponte na foz do Tamega.** — Pelo director das obras publicas do districto do Porto, sr. Antonio Ferreira de Araujo e Silva, foram remettidos ao governo o projecto e orçamento da ponte sobre o Tamega, junto á foz d'este rio.

Esta obra de arte mede, com as suas avenidas, 512 metros, e é construída de ferro e pedra. Entre os estribos a extensão do taboleiro metallico é de 280 metros. São cinco os pilares de pedra e seis os vãos, tendo os quatro centraes 50 metros cada um e os extremos 40.

Como as cheias n'aquelle ponto attingem 22 metros de altura, o taboleiro fica a grande altura do leito do rio. A' excepção das fundações dos estribos, todas as outras terão de ser realizadas pneumaticamente por meio de caixões de ferro.

Esta ponte é em tudo similar à de Entre-os-Rios, construída sobre o Douro a pequena distancia da projectada sobre o Tamega.

A nova ponte é de grande utilidade publica, pois que irá quebrar a interrupção da margem direita do Douro, cujos prejuizos são incalculaveis, principalmente durante as cheias.

A povoação de Entre-os-Rios lucrará muito com esta obra, cuja avenida direita entronca no centro do povoado.

**A grande ponte de Lisboa.**—Consta-nos que o sr. conde de Bartissol vae propôr ao governo a construcção da ponte monumental, entre Lisboa e Almada, segundo um plano seu que já está projectado, formando uma elegante construcção que não só seria de enorme commodidade para a capital como um embelesamento para o rio e suas margens.

Os pontos extremos da ponte serão o do lado sul assente em Almada, e o do norte virá findar nas alturas da rua do Quelhas.

**Novo ascensor.**—O sr. Antonio Ignacio da Fonseca, representando um grupo de capitalistas, pediu á camara a concessão de um elevador, da rua do Príncipe para o largo d' S. Roque.

**Linha em construcção.**—Diz o *Correio da Figueira*: Vão adiantados, e proseguem com toda a actividade, os trabalhos da construcção do caminho de ferro de via estreita, que, partindo de Mira, vae ao Areão, passando pela Costa—10 kilometros. Toda a linha é percorrida já por uma machina, que alguns serviços presta aos lavradores na condução dos moliços—fim especial a que se propõe a respectiva empreza. Superintende em todos os trabalhos o sr. João Coelho de Sampaio, um dos concessionarios da linha.

#### OS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ DOS ISTHMOS

Cinco caminhos de ferro estão em projecto, na America, destinados a fazer atravessar os navios de qualquer lotação atravez dos isthmhos. O primeiro está proximo a executar-se; é obra de um dos mais illustres engenheiros da America, o sr. Jowler, e atravessará o isthmo de Chinecto entre a bahia Fundy e o Oceano Atlântico.

O segundo, no Canadá, unirá o lago Ontario, proximo de Toronto, com o lago Huron.

O terceiro, que está sendo examinado pelo departamento da guerra dos Estados Unidos, tem por fim evitar os perigos da passagem de Colombia para o territorio de Washington.

O quarto atravessará a peninsula de Michigan, e o quinto a Florida.

Não são os americanos os primeiros que tiveram a idéa de transportar os navios por terra de um mar para o outro. No anno 550, antes da era christã, tinham os athenienses construído, atravez do isthmo de Corinto, um caminho de granito polido, sobre o qual fizera-mos passar, durante trezentos annos, barcos de guerra de 45 metros de comprimento. No seculo XV, Sorbo, engenheiro veneziano, fez passar, em seis semanas do Adige para o lago de Garda uma esquadra de trinta galões carregados de artilheria e de viveres para abastecimento da cidade de Brescia, sitiada pelos milanezes.

Segundo os engenheiros americanos, o êxito dos projectos mencionados está garantido pelos recursos da mechanica moderna. O maior obstaculo seria a fragilidade do navios que tivessem de ser transportados; mas este obstaculo está salvo n'esta época, em que os grandes navios são construidos de ferro.

Independentemente dos anteriores, subsiste ainda o grande projecto do caminho de ferro interoceânico atravez isthmo de Tehuantepec.

Concebido pelo finado sr. Eads, antes da constituição da companhia do canal de Panamá pelo sr. de Lessps, este projecto está na actualidade sob a direcção de outro engenheiro americano, o sr. Corthel, colaborador e amigo do sr. Eads.

#### ASCENSOR N'UM MONUMENTO

Já está em serviço o elevador collocado no interior do monumento a Colombo, em Barcelona.

O ascensor é hidráulico e telescópico, e foi construído por J. Richmond & C.ª, de Londres.

E dividido em quatro secções ou embolos: a primeira de 127 milímetros de diâmetro; a segunda de 156; a terceira de 184, e a quarta de 212.

O curso de cada embolo é de 10,25 metros, o que dá, para o curso total do ascensor, 41 metros.

A pressão da agua é de 40 atmospheres, e a força motriz (motor a gaz) é de 6 cavallos.

O peso total da instalação, a qual foi dirigida pelo engenheiro sr. Tintorer, é de 90.000 kilogrammas.

Cada ascensão não demora mais de cinco minutos, e a descida quatro.

Na base do monumento ha uma pequena sala de descanso, muito bem decorada, onde de lêem, em preciosos mosaicos, os nomes de Colombo e dos irmãos Pinzón, seus companheiros na sua primeira viagem á America. O resto da rotunda aberta na base serve para alojamento da machina e accessórios do elevador.

D'esta sala parte uma elegante escadaria de ferro de duas alas, começando ahi uma pequena escada de pedra que conduz até uma outra sala de descanso, mais pequena que a primeira e guarneida de ricas madeiras, que comporta seis pessoas.

Do alto mirante, formado pela corôa, e onde cabem á vontade vinte pessoas, disfruta-se um admiravel panorama.

#### COMPANHIA CARRIS DE FERRO

Recebemos á ultima hora o relatorio annual da gerencia d'esta Companhia, o qual principiaremos a publicar no proxima numero.

Sem podermos hoje analysar detidamente este documento, muito honroso para a actual gerencia, pelos resultados lisongeiros que accusa, e visto que o publicaremos na integra, notaremos apenas que o rendimento do ultimo anno foi superior em cerca de 27 contos ao de 1887, o movimento de passageiros subiu de 4.648.844 em 1887 a 4.924.612 em 1888, o numero de vehiculos, de passageiros, em circulação foi de mais 4 ou seja em total 151, e o percurso dos carros, de passageiros, que, em 1887, fôra de 2.704.844 kilometros, elevou-se em 1888 a 2.872.104 kilometros, ou seja um aumento de 167.260 kilometros ou de 457 kilometros por dia.

Os bilhetes de assignatura aumentaram em n.º de 816, de 3:210 a 4:026.

D'estes havia já em 28 de janeiro findo tomados 4.185 para o corrente anno, enquanto que em equal data do anno passado, esse numero era apenas de 3.767.

Continúa, portanto, em situação prospera esta companhia.

O dividendo do ultimo anno foi de 6 por cento.

#### TRABALHADORES PARA AMBACA

#### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Esta companhia precisa de contractar capatazes de via para o serviço do Caminho de ferro de Loanda a Ambaca.

Os pretendentes devem apresentar-se com documentos comprovativos de aptidão e bom comportamento, na sede da Companhia, rua de Bellomonte n.º 49, onde

lhes serão prestados quaisquer esclarecimentos, que desejem e as condições do contrato.

Porto, 8 de fevereiro de 1889.

Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO  
*Carlos Lopes.*

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada*

Por determinação do ex.<sup>mo</sup> sr. presidente da assembléa geral d'esta Companhia é convocada a mesma assembléa, como preceitua o art. 15.<sup>o</sup> dos estatutos, para o dia 28 do corrente mez, pelo meio dia, no seu escriptorio em Santo Amaro, não só para os fins designados nos n.<sup>os</sup> 3.<sup>o</sup> e 4.<sup>o</sup> do art. 25.<sup>o</sup> dos estatutos, mas também para proceder á eleição de tres lugares de directores efectivos, por terem renunciado o seu mandato os actuaes directores, e ainda para proceder á eleição de um membro da commissão de reforma dos estatutos, eleição que tem de ser forcada entre os dois accionistas, que no ultimo escrutinio não obtiveram maioria absoluta de votos.

Santo Amaro, 11 de fevereiro de 1889.

O SECRETARIO DA MESA DA ASSEMBLÉA GERAL  
*Candido Augusto da Silva Saturnino*

#### NOVA COMPANHIA DOS ASCENSORES MECHANICOS DE LISBOA

*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada*

São prevenidos os srs. accionistas de que no dia 6 do corrente mez em diante, excepto domingos e dias santificados, no escriptorio da Companhia, rua dos Fanqueiros, 262, 1.<sup>o</sup> andar, das 11 ás 2 da tarde, está a pagamento o dividendo relativo ao segundo semestre do anno findo, na conformidade da alteração proposta pela assembléa geral, ou sejam 1.350 réis por accção.

Lisboa, 5 de fevereiro de 1889.

Pela companhia

Os DIRECTORES,

*Antonio Pereira Ferraz,  
Jeronymo Ferreira da Silva.  
A. J. Gomes Netto Junior.*

### BOLETINS FINANCEIROS

Lisboa, 15 de fevereiro de 1889.

A decidida tendência para redução do preço das disponibilidades que consignámos no anterior boletim, accentuou-se na primeira quinzena do mez corrente. Assim, desde quinta feira da semana finda em 9 do corrente que a taxa de 3% é a oficial dos bancos reguladores das praças de Londres, Paris e Berlim. Os bancos da Belgica reduziram também a sua taxa a 3 1/2 %.

No entanto, em Londres, o preço do crédito no mercado livre approxima-se cada vez mais do do Banco d'Inglaterra, o que se explica pelo facto d'este ultimo estar reconstituindo as suas reservas, á custa do primeiro, por efeito da cobrança dos impostos que se effectua em Inglaterra nos mezes de janeiro a março. Em Abril com o pagamento do coupon do consolidado começa o movimento em sentido inverso.

Do banco de Inglaterra tem ainda sahido ultimamente algum ouro para exportação. Entre as sahidas ultimas comprehende se a de Lb. 50:000 para o banco de Portugal. E' de crer que continuemos a importar o precioso metal, visto que, estando assignado o contrato para a conversão da divida de 5% em circulação e decretado o seu reembolso no dia 1 d'abril proximo, o saldo a fa-

vor do thesouro, destinado a cobrir despezas extraordinárias do exercicio, virá fortalecer o nosso stock metallico.

As obrigações de 4 1/2 % que vão ser offerecidas á subscrição publica em Portugal, França, Inglaterra, Alemanha, Belgica e Suíça são no total de 420:000. Ignora-se ainda o preço a que serão emitidas. O thesouro negociou as a 466 francos. Diz-se que a subscrição se realizará em 20 do corrente.

A influencia d'esta operação no nosso mercado financeiro continua a fazer-se sentir. As inscrições teem subido n'estes ultimos 15 dias quasi um ponto, cotando-se a 63,55. As obrigações de 4 1/2 % valem 88 1/2 500 réis. Os fundos externos em Londres valem 65,25.

A attitud firme dos mercados externos não se tem desmentido. A abundancia de disponibilidades, o impulso da alta banca, interessada em operaçoes de vulto, (das quaes as ultimas annuncias como prestes e realizar-se são: a conversão do 6% argentino, a emissão de 732:700 obrigações garantidas dos caminhos de ferro italianos, além da conversão portugueza), imprimem aos diversos mercados financeiros desusada actividade, deixando de sobre elles ter influencia geral as violentas oscilações dalguns valores, como os de empresas mineiras (ramo cobre), os de minas de diamantes, cuja depressão não tem afectado os outros valores, ao contrario do que succedia anteriormente. Até as peripecias da liquidação da empreza de Panamá não teem influido na bolsa de Paris. Veremos se a queda do gabinete Floquet, por efeito de ser approvado o addiamento indefinido da revisão constitucional em França, terá efeito contrario ao do restabelecimento da eleição por círculos uninominaes, favoravelmente acolhido pelo mercado financeiro. Deve, no entanto, ter-se em vista que o mundo da bolsa não era afecto á política do gabinete demissionario.

A attitud do nosso mercado com respeito aos demais valores continua extremamente firme, sobretudo, as accões de bancos teem tido procura e alta notável, com especialidade as do Lusitano e Commercial de Lisboa.

Estão já publicados os relatórios do Ultramarino e do de Portugal. O primeiro dá 2 1/2 % e o segundo 3 1/2 %. O banco Lusitano dá 7 % ao anno.

*B. dos Santos.*

#### Bolsa de Paris em 12 de fevereiro.

A liquidação de janeiro, facil em virtude da modicidade dos reportes e da pequena quantidade de compromissos tomados, pôde effectuar-se em excellentes condições.

Accrescentemos que a descida da taxa do desconto nos bancos de Londres e Paris e o aumento no producto dos impostos concorrem bastante para este resultado.

As rendas francesas conservam-se excessivamente firmes, regulando o 3% por 83,70, o amortisavel por 87,50 e o 4 1/2 a 104,05.

Os italianos conseguem ainda inscrever-se a 96,70, preço que pode parecer elevado se se tiver em conta a situação precaria das finanças d'aquele paiz, mas este valor é por tal forma mantido pelos banqueiros d'alem do Rheno que julgamos que o seu curso se conservará por algum tempo ainda.

Os fundos russos estão em grande progresso. O 4% de 1880 vale 90 francos, e o novo é pedido a 91,25.

A renda hespanhola tem sido igualmente muito favorecida, e n'este momento cota-se a 75,20.

As obrigações tunesinas regulam a 500. Diz-se que um syndicato, á testa do qual está o Crédit Foncier, e de que fazem parte todos os estabelecimentos de credito franceses, acaba de se encarregar da conversão tunesina.

Este syndicato comprou firmes 348:815 obrigações, que a lei votada pelas camaras francesas autoriza a emitir para converter as 315:876 obrigações de 4%, que estão actualmente nas mãos do publico.

Aquellas 348:815 obrigações novas serão de 3 1/2 por cento (17,50 francos por obrigação) e serão reembolsaveis a 500 francos em 99 annos. O governo frances garante o juro e a amortisação.

Os fundos portuguezes teem tido boa procura a 66 francos. Dentro em pouco proceder-se-ha nos principaes estabelecimentos de credito á conversão do 5% que existe em circulação.

Seguir se-ha a conversão hungara, tunesina, etc., etc., pelo que se vê que os titulos estrangeiros não teem perigo de baixa.

O banco de França elevou a cotação de 3:710, e fica estacionario em 3:680; o de Paris faz 902, o d'Escompte 537 e o Crédit Foncier 1:365.

N'esta ultima quinzena manifestou-se um forte movimento de alta nos caminhos de ferro franceses.

O Norte subiu de 1:675 a 1:730; o Lyon cota se a 1:345; o Orleans a 1:372, e o Midi a 1:172.

Os caminhos estrangeiros conservaram uma excelente tendência; os Portuguezes a 630; o Norte de Hespanha a 380; os Austriacos a 537.

O canal de Suez está sem alteração a 2:237, enquanto que o Panamá oscila entre 60 e 65 sem operações.

*G. Pessard.*

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

BOLSAS	TITULOS	DIAS														
		1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	-	-
Lisboa . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	141.400	—	—	—	141.000	141.000	—	—
	» Nacional . . . . .	87.500	—	—	87.000	87.500	87.200	—	—	—	—	—	141.000	141.000	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores » . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa . . . . .	83.000	—	84.500	—	84.700	84.700	—	84.700	84.700	84.600	84.500	84.500	84.500	—	—
Paris . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes . . . . .	625	628,75	627,50	—	627,50	627,50	627,50	627,50	627,50	627,50	627,50	627,50	627,50	627,50	—
	» Madrid-Cáceres-Portugal . . . . .	—	—	205	207,50	—	240	240	—	—	642,50	244,25	—	—	—	—
	» Norte de Espanha . . . . .	335	360	360	362,50	335	363,75	368,75	—	383,75	383,75	362,50	366,25	373,75	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	—	292,50	293	293	295	294,20	290	—	—	—	290	—	—	—	—
	» Andaluzes . . . . .	—	346,25	325	337,50	337,50	333	332,50	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C. de Ferro Portuguezes . . . . .	335	353	353	360	358,50	359,50	360	—	353	356,50	357,50	356	352,50	—	—	—
	» Madrid-Cáceres-Portugal . . . . .	339,50	338	339,50	340	—	—	340	345	344,50	343	344	343,50	—	—	—
	» Norte Espanha, 1.ª hypotheca . . . . .	—	383	388,50	382	383	383,50	383	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa . . . . .	474,25	474,25	474,25	472	—	472	474,25	473,75	473,75	473,75	473,75	473,75	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	93	93	93	93	94	93	93	93	93	93	93	93	94	—	—
Amsterd. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	93	93,50	93,50	93,50	93,50	93,50	93,50	93,50	93,50	93,50	93,50	93,50	93	—	—
Bruxellas. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	92,75	92,75	93	93,25	93,25	93,25	93,25	93,25	93,25	93,25	93,25	93,25	93	—	—

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DIFERENÇA				DESDE 1 DE JANEIRO		
		1889		1888		A MAIS		A MENOS		TOTAES		TOTAES		
		KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS.	KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS.	KILO- METRI- CAS.	KILO- METRI- CAS.	1889	1888	1889	1888	
PORUGAL	de a			Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real	22 28	Jan.	580	15.200:000	77.931	580	44.314:000	76.403	886:000	4:528	—	194.680:000	173.796:000	
	29 4	Fev.	—	53.210:000	94.741	—	46.640:000	80.443	6.370:000	44:328	—	244.890:000	220.436:000	
Nova rede não garantida (2)	22 28	Jan.	82	3.819:000	46.939	75	2.710:300	36.537	1.108:700	40:402	—	16.466:000	6.576:470	
	29 4	Fev.	—	3.944:000	48.048	—	3.369:220	44.922	374:780	3:426	—	20.440:000	9.945:690	
» » garantida (3)	22 28	Jan.	452	2.606:000	47.444	97	934:430	9.633	1.674:570	7:544	—	10.247:000	2.828:046	
	29 4	Fev.	—	2.522:000	46.592	—	4.160:340	45.033	1.064:660	1:337	—	12.769:000	4.288:350	
Sul e Sueste	8 11	Jan.	361	11.010:200	30.499	335	10.226:830	30.528	783:370	—	—	29	20.030:460	18.033:793
	15 21	»	—	11.055:800	30.625	—	10.076:830	30.080	978:970	545	—	—	31.106:260	28.430:625
	22 28	»	—	11.419:580	31.633	—	10.527:050	31.424	892:530	289	—	—	42.525:810	38.657:673
Maior e Douro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta	8 11	Jan.	253	7.637:483	30.487	253	7.412:074	28.110	325:442	2:076	—	—	12.934:289	16.526:349
	15 21	»	253	7.356:200	29.075	253	7.025:519	27.768	230:684	1:307	—	—	49.979:808	23.882:349
	22 28	»	253	7.403:608	29.263	253	6.968:371	27.543	433:067	1:744	—	—	26.948:349	31.286:427
Guimarães	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
HESPAÑA	—	—	—	Pesetas	Peset. *	Pesetas	Peset. *	Pesetas	Peset. *	Pesetas	Peset.	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Espanha . . . . .	22 28	Jan.	2776	1.206:247	435	2776	1.093:925	394	442:292	44	—	—	4.625:576	4.925:484
	29 4	Fev.	—	1.438:530	440	—	1.024:322	369	111:208	44	—	—	5.764:106	5.219:306
Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	22 28	Jan.	2672	861:094	322	2672	984:043	367	—	—	449:924	43	3.439:949	3.522:572
	29 4	Fev.	—	973:570	364	—	926:444	346	47:429	48	—	—	4.443:489	4.448:743
Andaluzes . . . . .	1 7	Jan.	793	202:630	235	793	143:633	181	38:997	74	—	—	202:630	143:633
	8 11	»	—	243:624	269	—	204:608	251	12:043	43	—	—	446:231	345:244
	15 21	»	—	229:825	289	—	207:1							

## NOTAS VARIAS

**A estação do Campo de Marte.**— Projectam-se grandes modificações n'esta estação, as quaes vão dentro em pouco ser iniciadas, tendentes a melhorar o serviço de passageiros durante a Exposição Universal de Paris.

As mercadorias destinadas ao Palacio da Exposição começam a afluir em escala crescente, tendo por isso de ser tambem modificadas as linhas da companhia de l'Ouest, as quaes vão ser prolongadas até entrarem mesmo no Campo de Marte; e é o pequeno caminho de ferro de Decauville o que servirá ao transporte dos productos de cada classe.

O encarregado do serviço da Companhia de l'Ouest, desde o 1.<sup>o</sup> de janeiro e enquanto durar a Exposição, é o sr. Gasc, inspector principal da exploração, coadjuvado por outro inspector, o sr. de Béchevel, e sob a alta direcção do sr. Rigaut, chefe da divisão.

**Os trabalhos da estação de l'Est.**— A Companhia de l'Est anda procedendo a grandes obras na estação de Paris-Est, nas quaes entra o estabelecimento de novas linhas entre Paris e Noisy-le-Sec.

Uma d'essas obras é a mudança de local da alfandega e deposito de chegada de mercadorias, que vão passar para o bairro Saint-Martin, ficando assim a estação muito mais desafogada para o serviço de passageiros.

Os novos edifícios da alfandega e armazém, construídos em ferro e tijollo, estão quasi concluidos; ambos comunicam directamente com o bairro Saint-Martin, o que evita que a plataforma de chegada dos viajantes seja constantemente atravessada pelos vehiculos de descarga de bagagens e mercadorias.

No novo local da alfandega estabelecer-se-hão as necessarias linhas de serviço e os competentes passeios ou plataformas para os passageiros.

A ala direita do edificio, destinada a salas de espera, será construída de maneira que as de despacho de bagagens fiquem o mais amplas possível.

Alem d'estas modificações, que melhorarão consideravelmente o serviço, projectam-se outras no pateo de chegada, o qual terá ainda por algum tempo de conservar as acanhadas dimensões que tem actualmente. Mas, tão depressa os edifícios da administração estejam concluidos, a companhia tratará de mais esse indispensável melhoramento, pois que as suas attenções convergem agora sobre o pavilhão n.<sup>o</sup> 6, situado sobre o bairro Saint-Martin e o pateo de chegada. Só então poderá este ser consideravelmente aumentado.

A cobertura da larga rua destinada aos passageiros vae ser toda reconstruida, augmentando-se a superficie envidraçada a fim de lhe dar mais luz.

O grande arco de alvenaria, levantado na extremidade norte d'essa rua, e cujos supports embaraçam a circulação, vae ser demolido e substituido por uma rête metallica envidraçada.

Os pavilhões 1 e 3 serão ligados, do lado da partida, por um passeio coberto; e as columnas de alvenaria que obstruem a sala des Pas-Perdus, serão substituidas por columnas de ferro fundido.

Para a abertura da Exposição Universal todos estes trabalhos estarão terminados.

Quanto ao estabelecimento de novas linhas entre Paris e Noisy-le-Sec, a Companhia de l'Est fez já aprovar um projecto n'esse sentido, o qual comprehende 9 vias principaes, que serão distribuidas pela forma seguinte:

2 — para a linha de Paris-Avricourt (passageiros);

2 — para os comboios de mercadorias das duas linhas;

2 — para a circulação das mercadorias, as quaes terão um grande deposito em Noisy;

1 — para as ligações dos diversos estabelecimentos industriais que fazem escala pela linha.

Já começou a execução das 4 vias supplementares entre Pantin e Noisy, que estarão concluidas por todo o verão do anno corrente.

**Remessas de metallico e valores.**—

Segundo o *Moniteur des Intérêts matériels*, as remessas de fundos e valores por caminho de ferro na Belgica representam um continuado abuso, que ali é tolerado e até aconselhado por aquelle jornal. Diz elle:

«Um decreto de 15 d'outubro, «considerando que, no que respeita ao transporte de fundos e valores, convém harmonisar os regulamentos do caminho de ferro com os do correio», determina o seguinte:

«Art. 1.<sup>o</sup>—As remessas de «fundos e valores» serão aceites para transporte nos caminhos de ferro do Estado, vindo acompanhadas d'uma declaração do valor, indicada na carta de porte.

«Art. 2.<sup>o</sup>—Será punida com as penas comminadas pelo artigo 1.<sup>o</sup> da lei de 6 de março de 1818 toda a declaração, fraudulenta, de somma superior á que realmente constitue o objecto da remessa.»

D'onde se deprehende facilmente que toda e qualquer expedição é legal quando o expedidor não tiver indicado na carta de porte um valor *superior* ao verdadeiro; e parece que elle também não incorre na penalidade supra citada, quando, em vez do valor real, declarar um valor *inferior*. N'este caso, já se vê, a indemnização por qualquer extravio será só e sempre a equivalente ao valor declarado, ainda que este seja inferior ao que realmente se remetteu.

Sob o ponto de vista pratico tem este serviço uma alta importancia.

E effectivamente é sabido que existem companhias especiaes de seguros, que, mediante uma remuneração muito inferior ás tarifas dos caminhos de ferro, se responsabilisam pelos prejuizos a que podem dar causa esses transportes internacionaes de valores, e por isso, na prática, é costume declarar um valor inferior, que, em caso de extravio, é compensado pela companhia de seguros.

Até hoje essa pratica tem sido contraria ás regulamentos dos caminhos de ferro do Estado, que a consideram com um abuso e uma transgressão da lei; no entanto é incontestavel que ella tem vantagens superiores ás que oferece o cumprimento integral da mesma lei. Nem ella condena senão os que «declararem valor *superior* ao que realmente constitue o objecto da remessa.»

Em Portugal, Hespanha e França a lei estatue justamente o contrario.

O que ella prohíbe é que se declare um valor *inferior*, e como, felizmente, os extravios não são tão frequentes, ninguem está resolvido a declarar maior valor, o que elevaria o preço de transporte.

A declaração de valor inferior é considerada falsa, e como tal, o expedidor tem que pagar o triplo do transporte que lhe corresponderia.

**Exposição de Paris.**—As companhias hespanholas já adoptaram fazer a concessão de 50 por cento nos preços do transporte das expedições destinadas á exposição de Paris.

Esta reducção não é, como de costume, pagando-se o transporte por inteiro á ida e regressando os productos gratis á estação de origem, mas sim taxando-os logo á ida por metade dos preços da tarifa geral, segundo

o tipo que corresponda ás mercadorias no menor percurso.

As linhas portuguezas vão tambem fazer identica concessão, logo que venha a conformidade das companhias hespanholas e francezas para esse fim.

#### COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR ARGENTINA-LUZO BRAZILEIRA

Do sr. Paula Cardoso, como representante d'esta companhia, recebemos um folheto, contendo as bases da proposta 'que a abastada casa argentina Abreu Istueta & C.<sup>a</sup> fez ao governo portuguez, para o estabelecimento de uma empreza de navegação entre Lisboa e Buenos Ayres.

Tanto é o nosso entusiasmo pelo estreitamento de relações commerciaes entre o nosso paiz e a importante república Sul-americana, que não duvidamos transcrever na integra esse documento importantissimo, como importantissimos serão os serviços que essa empreza vem prestar-nos, offerecendo transporte directo, rapido, facil e economico entre Portugal e o rio da Prata.

No livro que o director d'esta *Gazeta* está publicando sobre aquelle grande paiz demonstra-se bem, com argumentos extrahidos de estatísticas officiaes, quanto se ria vantajoso para o nosso commercio o estabelecimento de relações commerciaes com aquelles grandes mercados, importadores de muitos generos que o nosso paiz envia a outros, e exportadores de productos que nós rebemos em quantidade e em condições muito menos vantajosas do que as que poderíamos encontrar ali.

Seguem o requerimento e proposta a que nos referimos:

Buenos Ayres, 20 de Dezembro de 1888.

III.<sup>mo</sup> Ex.<sup>mo</sup> Sr.

Dizem Abreu, Istueta & C.<sup>a</sup>, domiciliados e estabelecidos em Buenos Ayres (República Argentina) que, tendo concebido a idéa de estabelecer uma linha de navegação a vapor entre portos portuguezes e argentinos com escala em portos brasileiros, veem respeitosamente apresentar à consideração de V. Ex.<sup>a</sup> o seu projecto exarado nas bases da proposta que teem a honra de juntar.

Determinadas na dita proposta as condições essenciaes para a celebração d'um contracto com o governo portuguez e as obrigações que por ellas nos impômos, fôra ocioso repetir aqui o que n'ella se expressa, e só importunaremos a benevolta atenção de V. Ex.<sup>a</sup> com a breve enunciação das considerações que serviram de berço ao nosso projecto.

Desde logo, o facto de Portugal, consumidor de cereaes, pelles, sebos, lãs, couros e outros generos que em tanta abundancia produz a República Argentina, e exportador de vinhos, azeites, etc., não cultivar com este paiz relações commerciaes mais seguidas e importantes, é devido, sem duvida alguma e como em mais d'uma occasião se tem esseverado em relatorios consulares e outros documentos publicos, à carencia de meios de transporte, directo a vapor. E' sabido que os vapores das linhas inglezas e francezas que tocam em Lisboa não recebem n'este porto carga nem encomendas para Portugal directamente, e a experientia propria nos tem demonstrado que tendo que remetter a Lisboa qualquer objecto só o podemos fazer pela via de Bordeaux ou de Sou-thmpton!

Mais favorecidos n'este sentido do que a República Argentina, o Brazil mantem com Portugal estreitas relações de interesses; e tambem essas ganhariam indu-

bitavelmente novas e importantes facilidades com o estabelecimento da companhia de navegação *Argentina-Luzo-Brazileira*, chamada a dar maior desenvolvimento ao trafego de cargas e de passageiros entre ambos os paizes.

Lisboa, que no vasto scenario da navegação entre o antigo e o novo continente, até hoje, só tem representando o insignificante papel de porto de escala, assumirá, com o estabelecimento da companhia de navegação *Argentina-Luzo-Brazileira*, toda a importância que lhe compete como cabeça d'uma extensa linha de comunicação marítima, pois será porto inicial e terminal das viagens d'estes vapores, os quaes em Lisboa desregarão todas as mercadorias e desembarcarão todos os passageiros que de novo transportarem ao velho mundo.

Essa só circunstancia bastaria como demonstração da muita conveniencia para Portugal do estabelecimento d'esta linha; mas accrescem ainda outras vantagens que se acham particularisadas na nossa proposta, como são: navegarem alguns dos vapores com bandeira portugueza, poder o governo servir-se d'elles em caso de guerra, fazerem os vapores gratuitamente o serviço das malas do correio, ter o governo direito a uma passagem de primeira e outra de terceira classe para cada viagem e poder igualmente fazer viajar dois officiaes de marinha em cada vapor, tudo sem despesa nem desembolso algum, além do pequeno subsidio, annualmente, que a nossa proposta estipula.

Pela sua posição geographica e bem assim pelas suas condições naturaes, melhoradas pelas grandes obras que actualmente ali se executam, o porto de Lisboa, com as suas aperfeiçoadas e rapidas comunicações terrestres com a Hespanha e a França, está chamando a ser em breve tempo o grande emporio internacional e a chave mestra de todo o movimento marítimo de cargas e passageiros entre os dois hemisferios.

Intimamente convencidos d'essa verdade, alentados em nossos propositos pela lisongeira opinião do commercio e da imprensa do paiz, e contando de antemão com o apoio dos poderes publicos argentinos, solicitos tutores de toda a idéa que importa um novo passo na estrada do progresso, apresentamo-nos, ao findar o ultimo periodo legislativo, ao congresso argentino pedindo um subsidio annual de quarenta mil libras sterlinas (Lb. 40:000) para a projectada empreza, e tendo a nossa proposta sido passada para seu estudo á respectiva commissão, esperamos confiadamente que o parlamento nas suas sessões do anno vindouro haverá por bem deferir a nossa petição.

Queremos ainda, antes de encerrar esta succinta exposição, deixar na convicção de V. Ex.<sup>a</sup> a certeza de que os vapores da companhia *Argentina-Luzo-Brazileira* hão de ser, quanto a tamanho, velocidade, construção e todas as exigencias da navegação moderna, eguaes, pelo menos, aos melhores que hoje cruzam o Atlântico.

Tende assim a companhia de navegação *Argentina-Luzo-Brazileira* a melhor vincular as relações commerciaes e os interesses materiaes das tres nações, e n'este intuito

P. a V. Ex.<sup>a</sup> se digne tomar em consideração a nossa proposta e submettel-a á aprovação das camaras legislativas do reino.

E. R. M.

ABREU ISTUETA & C.<sup>a</sup>

**Bases da proposta d - Abreu, Istueta & C.<sup>a</sup>, para o estabelecimento da Companhia de Navegação Argentina-Luzo-Brazileira.**

1.<sup>º</sup> Os proponentes obrigam-se a estabelecer uma linha directa de navegação a vapor entre o porto de Lisboa e o de Buenos Ayres, com escala nas ilhas da Madeira e de S. Vicente, tendo a faculdade de tocar também, se n'isto virem conveniencia, nos portos da Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, Bahia Blanca e Montevideo. A companhia denominar-se-ha «Companhia de Navegação Argentina-Luzo-Brazileira».

2.<sup>º</sup> Os vapores da Companhia serão de quatro mil toneladas de porte pelo menos, cada um, e terão as comodidades necessarias para passageiros e carga.

3.<sup>º</sup> A velocidade minima dos vapores, na carreira entre Lisboa e Buenos Ayres, será de dezeseis milhas por hora.

4.<sup>º</sup> Os vapores da Companhia farão, pelo menos, uma viagem mensal durante os dois primeiros annos a começar do dia em que principiar a navegação, e vencido esse prazo, as viagens serão duas ou mais por mez entre os portos de Lisboa e Buenos Ayres.

5.<sup>º</sup> O Governo Portuguez subsídiará a Companhia com a quantia annual de doze mil libras sterlinas (Lb. 12:000) durante o prazo de 12 annos contados desde a sahida de Lisboa do primeiro vapor e em compensação:

(A) Os vapores da Companhia farão o serviço do correio transportando gratuitamente as malas.

(B) O governo poderá fazer navegar gratuitamente a bordo de cada vapor até dois officiaes de marinha para o seu aperfeiçoamento pratico n'esta navegação.

(C) A carga que a companhia transportar do governo

portuguez ou para este terá uma deducção de quarenta por cento nos respectivos fretes estabelecidos para os particulares, com excepção do carvão e do ferro que só terão vinte por cento de abatimento.

(D) O governo terá o direito de dispôr, em cada vapor e para cada viagem, de uma passagem gratis de primeira classe e de uma tambem gratis de terceira classe.

(E) Uma quarta parte, pelo menos, dos vapores da Companhia navegarão com bandeira portugueza.

6.<sup>º</sup> Em caso de guerra entre Portugal e outras nações, o governo terá o direito de fazer uso dos vapores da Companhia que levarem bandeira portugueza, destinando-os para transportes, sob as condições que se estipularem. Se os quizerem destinar para cruzeiros ou vapores de guerra, o governo pagará á Companhia o preço de custo com um augmento de dez por cento.

7.<sup>º</sup> Os vapores da Companhia gozarão nos portos portuguezes de todos os privilegios de paquete e das franquias aduaneiras estabelecidas, ou que se estabelecerem para quaesquer outros paquetes.

8.<sup>º</sup> O serviço da navegação terá começo no praso de dezoito mezes, a contar da data do contracto que a companhia celebrar com o governo argentino com respeito a um subsidio á mesma companhia.

9.<sup>º</sup> Os proponentes, em garantia do presente contrato, e na occasião de assignal-o com o governo portuguez, depositarão o valor nominal de cincuenta contos de réis (Rs. 50:000.000) em titulos da dívida publica nacional interna.

O dito deposito será levantado quando se puzer em viagem o primeiro vapor da Companhia.

Buenos Ayres, 20 de dezembro de 1888.

ABREU, ISTUETA & C.<sup>a</sup>

## FUNDIÇÃO PRIMITIVA VALENCIANA

E OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

**M. Marco & C.<sup>a</sup>**

(Sucessores de Cases)

14 primeiros premios  
em varias exposições

VALENCIA-199, San Vicente, 199-HESPAÑA

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

ARMAÇÕES, PONTES

Caldeiras de vapor

GRUAS E TORNOS

Machinas de serrar

MOINHOS

para arroz farinhas e azeitonas

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 Tijolos

## AGENTE

ADUANEIRO

Valencia de Alcantara

Marvão

Badajoz e Elvas

D. Laureano Fernandez

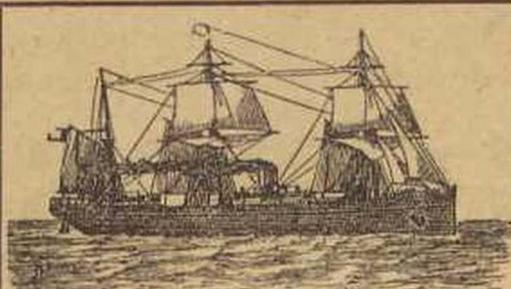
Agenzia official da Companhia  
Real dos Caminhos de Ferro Portu-  
guezes e Sociedade dos cami-  
nhos de ferro de Madrid a Cacer-  
es e Portugal

## AVISO AO COMMERCIO E Á LAVOURA

O commissario da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes recebe á sua consignação para venda os seguintes generos:

Cereaes e legumes; Vinhos, bebedas alcoolicas e azeites; Lã; Marmores, madeiras e carvão vegetal; e outros artigos de consumo no mercado.

Correspondencia, e amostras devem ser remettidas francas de porte, a José M. do Couto Pestana, Commissario da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Serviço do trasiego, Caes dos Soldados, Lisboa.



Os paquetes da Compagnie Générale Transatlantique são de primeira classe, possuem magnificas e numerosas accomodações para passageiros de 1.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe. Todos os paquetes levam médico 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 saídas dos paquetes de Lisboa effectuam-se

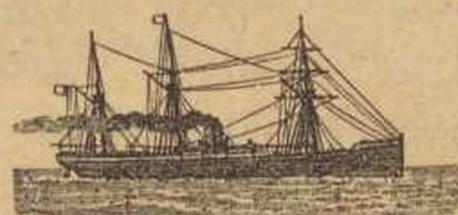
Para a **Madeira** e as **Antilhas**, Em 13 de cada mez.

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

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

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

10, Rua dos Fanqueiros, LISBOĀ



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 18 de fevereiro o paquete Trent

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

Para Antuerpia e Bremen

O paquete Hannover

Esperado em 23 ou 24 de fevereiro

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

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

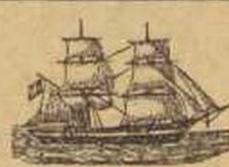
### AGENTES

LISBOA

KNOWLES RAWES & C.<sup>a</sup>  
31, Rua dos Capelistas, 1.<sup>o</sup>

PORTO

W. C. TAIT & C.<sup>a</sup>  
23, Rua dos Inglezes, 23



## EMPREZA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

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

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

LISBOA

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 aprovado por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hidráulicas, taes como: aqueductos, canos, tanques, muralhas, poços, dokas, caes, canaes, etc., etc.

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

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

# CANALISAÇÕES PARA

# ÁGUA, GAZ E ESGOTOS

Tubos de ferro para as mesmas

## FUNDIDOS EM RAMPA E AO ALTO

A empreza 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  $0^{\text{m}},30$  de diametro.

## DIMENSÕES DOS TUBOS

Tubos fundidos em rampa				Tubos fundidos ao alto			
DIAMETRO INTERNO		COMPRIMENTO		DIAMETRO INTERNO		COMPRIMENTO	
POLEGADAS	METROS	TOTAL	UTIL	POLEGADAS	METROS	TOTAL	UTIL
1 $\frac{1}{2}$	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 $\frac{1}{2}$	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 $\frac{1}{4}$	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

**Empreza Industrial Portugueza**

*Santo Amaro, LISBOA*

**Fabrica na Trafaria**

**DYNAMITE**

PREÇOS Dynamite n.<sup>o</sup> 1, cada kilogramma ..... 850 réis

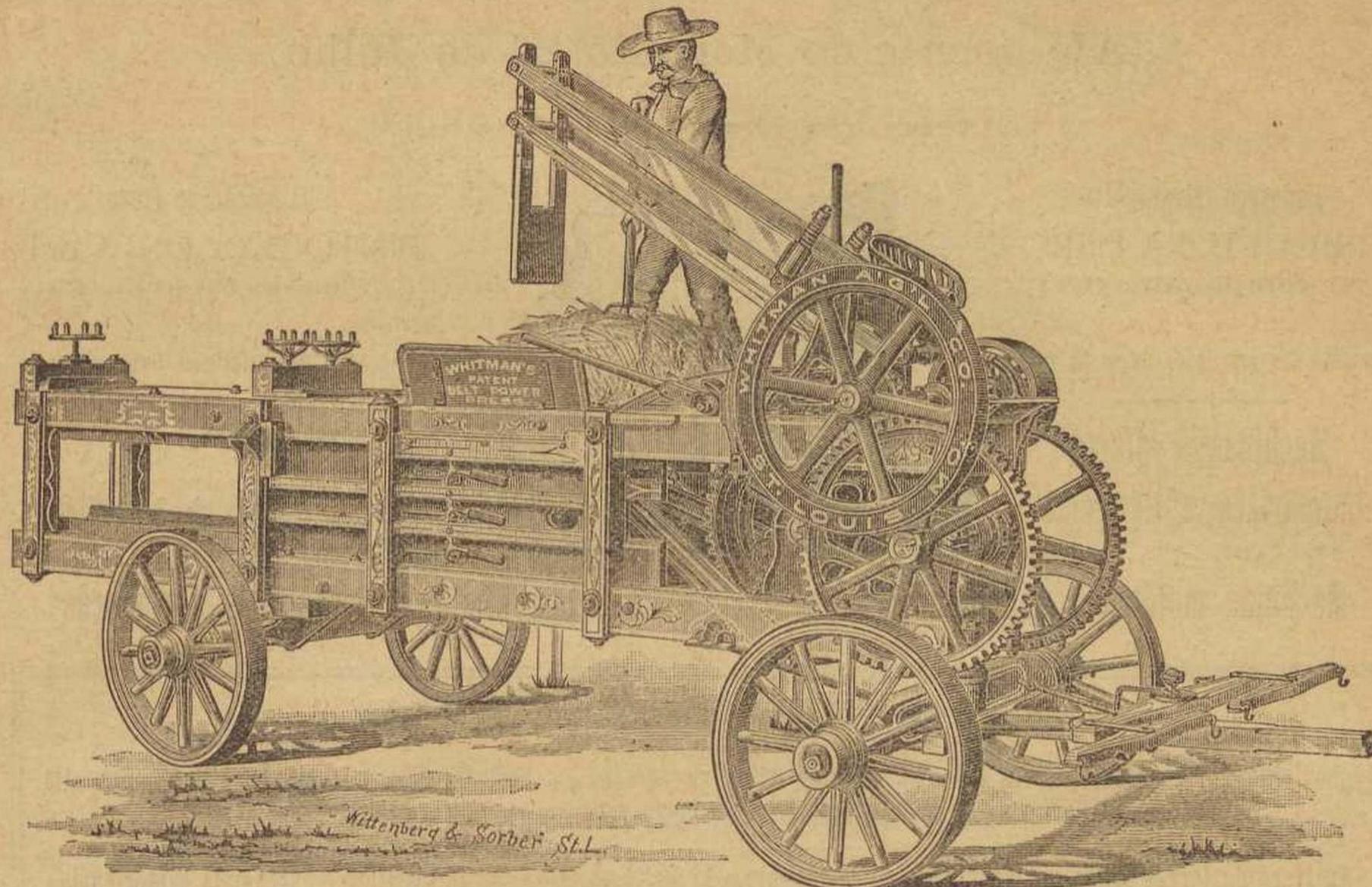
” ” ” 3, ” ” ..... 450 ”

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.<sup>o</sup> — AGENTE NO PORTO: D. Mat<sup>r</sup> Feuerheer Junior & C.<sup>s</sup>; R. Belmone.

# Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza



## 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 pode 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 imensa 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 Portugueza.**

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

# Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

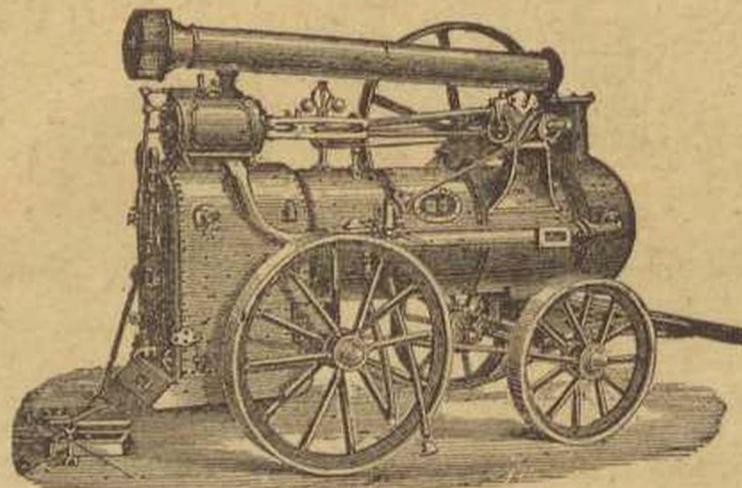
Ala poente do Mercado 24 de Julho

Aterro da Boa Vista — Lisboa

Endereço telegraphico  
AGRICULTURA LISBOA  
N.º telephonico 334

Agencias nas principaes terras do reino

Machinas e alfaias  
Industriaes e agricolas



Delegação no Porto  
PINTO DA COSTA & F.  
Rua da Picaria, 43

Agencias nas principaes terras do reino

Machinas e alfaias  
Industriaes e agricolas

Machinas motoras a vapor, horizontaes e verticaes, fixas, semifixas, locomoveis e viadoras

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

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

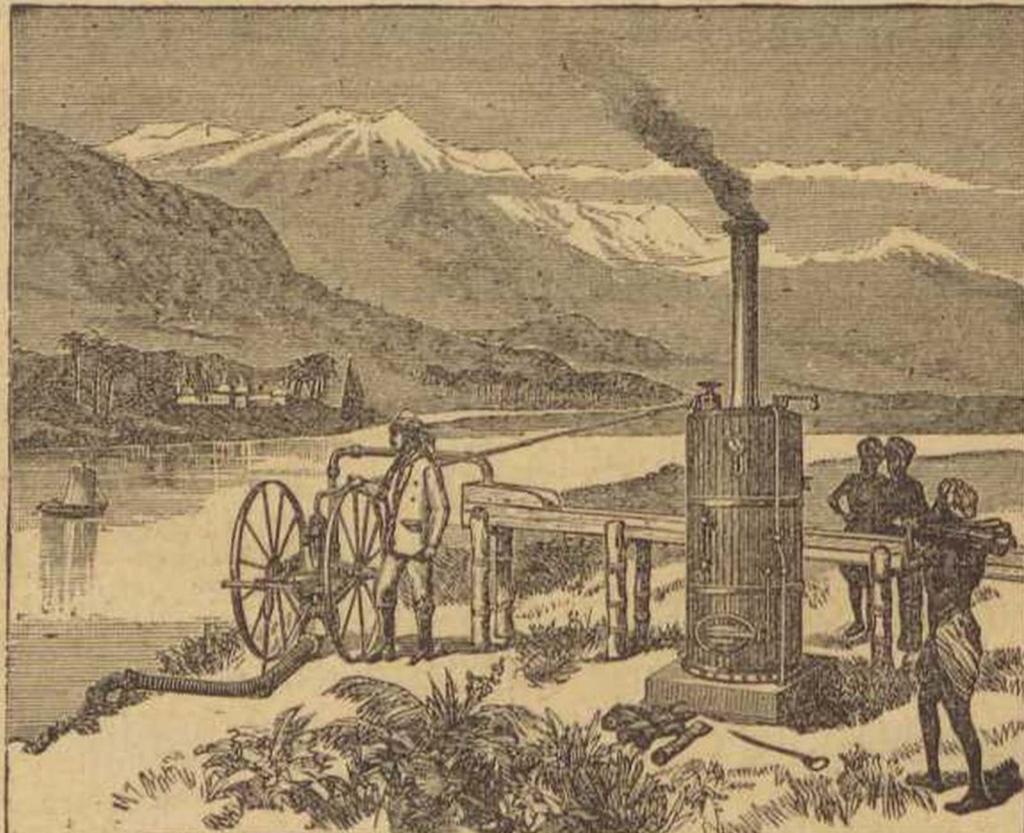
Analyses de terras feitas no laboratorio da companhia pelo distincto professor do instituto d'agronomia eveterinaria

**LUIZ A. REBELLO DA SILVA**

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

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

Direcção telegraphica: Agricultura — Lisboa



PULSOMETRO PARA REGA

Grande Fabrica de Productos Chimicos

POVOA DE SANTA IRIA

Direcção telegraphica: Agricultura — Lisboa

Tarifas Reduzidas nos Transportes dos Caminhos de Ferro Portuguezes

**Além dos abatimentos concedidos pele governo**