

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑA

NAVEGAÇÃO

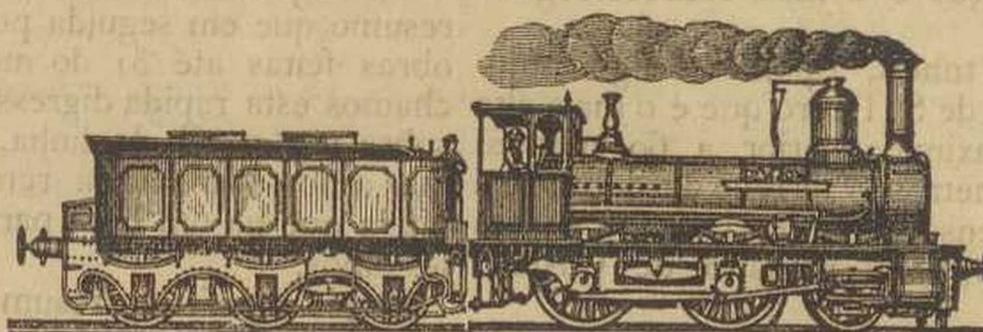
COMMERCIO

PORTOS

CORREIOS

TELEGRAPHOS

MINAS



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

*CASSIGNATURAS*

	Semestre	Anno
Portugal.....	1.º 500 réis	2.º 500
Hespanha.....	9 pes.	16
Paizes da União Postal	10 frs.	18

*PUBLICAÇÃO QUINZENAL**REDACÇÕES*LISBOA — Largo do Conde Barão, 18  
MADRID — Preciados, 33*ANNUNCIOS*

Uma só vez, 40 réis cada espaço de linha em corpo 10, 1 col.

Repetições — Vide a respectiva tabella na Administração — Arco do Bandeira, 229, 3.º

**TARIFAS PARA PARIS**

Ao nosso estimadissimo collega *Diario de Notícias*, que em o seu numero de hoje, domingo 14, se occupa do serviço de passageiros e mercadorias para Paris, podemos desde já assegurar que não é tão flagrante, como se lhe afigura, a falta de tarifas directas entre o nosso paiz e a França.

Não só pela linha da Beira-Alta, como pela de Madrid, existem bilhetes directos, n'aquella, desde Pampilhosa, e n'esta, desde Lisboa, para Paris e Bordeus, aos mesmos preços, como se preparam novos bilhetes de ida e volta que reduzirão o preço de 1.ª classe de Lisboa a Paris de 80.000 a 60.000 réis; o de 2.ª de 60.540 a 45.500 e de 3.ª de 41.480 a 31.200.

Para as fructas, caça e legumes verdes existem já as tarifas P. H. F. n.ºs 1 e 2, cujos preços são de Lisboa e por cada 10 kilogrammas:

A Bordeus.....	575 réis
A Paris.....	808 ,

Além d'isso existe a tarifa directa de mercadorias Lisboa Paris, cujos preços são resumidíssimos, regulando entre 170 e 324 réis cada 10 kilogrammas.

No proximo numero daremos completos esclarecimentos sobre estas tarifas.

**SUMMARIO***Caminho de ferro da Beira Baixa.*

*Parte oficial.*—Regulamento para a fiscalisação da construcção de caminhos de ferro, a que se refere o decreto de 15 de março de 1888.

*Os nossos collegas.**Porto de Lisboa.**O congresso agricola e as tarifas dos caminhos de ferro.**Companhia carris de ferro de Lisboa.**República Argentina.*—Os caminhos de ferro.*Linha Urbana.*—Estado geral do avanço do tunnel.—Estação central.*Consultas.**Subscrição nacional.**Cotações de titulos de Caminhos de ferro.**Boletim das receitas dos caminhos de ferro.**Carteira dos accionistas.**Serviço dos Caminhos de ferro.**Anuncios.***CAMINHO DE FERRO DA BEIRA BAIXA****ESTADO DOS TRABALHOS EM 31 DE MARÇO DE 1888**

E' a via ferrea de maior importancia que está actualmente em construcção no nosso paiz; essa importancia impõe-se, não sómente pela extensão da linha (210 kilometros) e pelo numero avultado de obras d'arte que tornam a construcção por vezes difficultosa, mas também pela zona atravessada, onde se encontram regiões feracissimas, sobrelevando a todas a da formosa bacia do Zezere, vestida pela natureza de opulentas galas, que bem se casam com os labores das povoações que esmaltam esse explendido tapete de verdura, e que atestam com padrões gloriosos — as fabricas — o seu amor pelo trabalho e pelo desenvolvimento material do paiz.

Poucas regiões mais do que esta terão em Portugal direito aos benefícios da viação accelerada, o que não impede que ainda hoje os *carros mattos* e as *diligencias* sejam os unicos veículos que aquella uberrima província pode aproveitar, para os transportes dos seus laboriosos filhos e das suas fartas mercadorias...

E' de via larga o caminho de ferro a que nos referimos, e tem o seu ponto de partida na actual estação de Abrantes, onde entronca com a linha de leste; o seu ponto terminus é na estação da Guarda, onde entronca na linha ferrea da Beira Alta, tendo alguns kilometros antes lançado um ramal para a Gatta (povoação situada junto da linha da Beira Alta) com a qual facilita o movimento internacional.

Logo á saída de Abrantes, a linha ferrea atravessa o Tejo em uma extensa ponte, que é sem duvida a obra d'arte mais importante da linha, seguindo d'ahi em diante a margem direita do Tejo até Villa Velha de Rodam, onde se inflete para a esquerda, em direcção a Castello Branco. Toda a parte do caminho de ferro que margina o Tejo, é de construcção extremamente difícil, sucedendo-se constantemente os muros de suporte, as pontes e os viaductos. As terraplenagens também não oferecem pequena difficultade, em vista da estratificação dos terrenos, quasi na sua totalidade chistos, ser favorável aos desprendimentos ou desabamentos. Accresce ainda, como grande difficultade de construcção, a insalubridade d'esta parte da linha, durante os melhores meses para trabalhos — junho a outubro — em que toda a qualidade de febres ataca os

operarios, dizimando ou prostrando muitos e pondo em debandada outros tantos, o que faz com que as obras não possam ter um grande desenvolvimento senão no inverno e primavera.

Os primeiros dez kilometros, depois de abandonarmos o Tejo, não são melhores, como clima, que os anteriores, e a sua construcção é a mais sobrecarregada de toda a linha.

N'elles se encontram 3 tuneis, 5 pontes e alguns muros, e o notavel viaducto de S. Pedro que é o mais alto da linha, sendo a cota maxima superior a 60 metros.

Passados esses 10 kilometros, o terreno desdobra-se a nossos olhos em uma extensa zona, cortada de suaves ondulações, correspondente ao planalto de Castello Branco.

Nada de importante se offerece até Alpedrinha, a não ser a vista da serra d'este nome, e a do Valle de Prazeres que não teem rivaes em ambas as Beiras, e que poderão entrar em confronto com as mais grandiosas do nosso paiz. Esses dois encantadores valles conhecidos pelos nomes de *Valle de Prazeres* e *Cova da Beira* (bacia do Zezere entre Fundão e Covilhã) liga-os a linha ferrea por meio de um tunel de 650<sup>m</sup>, que atravessa a serra da Gardunha. Pode-se dizer que o leito do caminho de ferro entre Alpedrinha e Covilhã é a unica solução de continuidade n'esse verdejante horizonte de mattas e pomares, de hortas e lameiros, que os nossos olhos não cançam de contemplar!

De ambos os lados da Gardunha o terreno volta a ser accidentado, desdobrando-se novamente á quem e além do Fundão, na margem do Zezere, que é duas vezes atravessado para se dar uma estação á Manchester portugueza. Da Covilhã à Guarda o terreno é em geral montanhoso e muito cortado de correntes que a linha salva em numerosas pontes e viaductos, havendo n'esta parte da linha terraplenagens de grande volume e dois extensos tuneis.

Entre Abrantes e a Guarda ha uma diferença de nível entre as duas estações terminus de cerca de 750<sup>m</sup>. Esta cota dá por si só uma ideia da quantidade de rampas que foi necessário empregar para vencer esse desnível, e das dificuldades que houve nos estudos para se obter uma planta e perfil aceitaveis.

Na linha da Beira Baixa ha 53 pontes metalicas e 7 tuneis, alem de um numero consideravel de muros de suporte, aqueductos e pontões de alvenaria.

E concessionaria d'este caminho de ferro a Companhia Real dos caminhos de ferro portuguezes, a qual deu a construcção a um grupo de capitalistas portuguezes.

Tanto a companhia como a empresa constructora ocupam um numeroso pessoal de engenheiros, condutores, apontadores, olheiros, etc. exclusivamente portuguez. Este facto, altamente sympathico, não pôde deixar de ficar aqui registado e é a consequencia da evolução que se tem operado, desde 1884 para cá, em matéria de caminhos de ferro. (\*)

A construcção está sendo atacada com actividade, havendo actualmente empregados nos trabalhos 7:500 homens por dia. A parte comprehendida entre as Sarnadas e Alpedrinha, cerca de 50 kilometros, está quasi concluida; falta, comtudo, atacar a seccão da Covilhã á Portella da Escollada, perto de 40 kilometros, por não estar aprovado pelo governo o traçado respectivo, ape-

sar de se terem já estudado grande numero de variantes. Parece que a politica não tem sido indiferente a que esta parte da linha não tenha recebido ainda a aprovação superior; os povos é que serão certamente os mais prejudicados com este facto, porque terão a linha aberta um anno mais tarde, pelo menos.

Da importancia dos trabalhos já executados falla o resumo que em seguida publicamos, e que se refere ás obras feitas até 31 do mez passado, e com o qual fechamos esta rapida digressão á *vol-d'oiseau*, que fizemos sobre um perfil da linha, auxiliados pelas impressões que a nossa memoria retém ainda de uma *tournée* fugitiva que ha um bom par de annos fizemos por aquellos sitios.

Segue o referido resumo da situação dos trabalhos no fim do mez passado:

Expropriações .....	2.000.000 m. <sup>2</sup>
Terraplenagens .....	1.100.000 m. <sup>3</sup>
Viaductos de pedra .....	2.400 "
Aqueductos e pontões .....	17.000 "
Muros de suporte .....	8.000 "
Galeria d'avanco....	721 m. <sup>1</sup>
" de stross ...	96 "
Tuneis Desanche superior...	423 "
" inferior ...	96 "
Abobada .....	162 "
Pés direitos .....	32 "

23.000 carris e material de fixação correspondente  
55.000 travessas  
14 casas de guarda

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECCÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.º Repartição

CAMINHOS DE FERRO

Regulamento para a fiscalisação da construcção de caminhos de ferro,  
a que se refere o decreto de 15 de março de 1888

### TITULO II

Peças escriptas

(Continuado do n.º 2)

Art. 15.º Segundo o disposto no artigo 24.º do decreto de 31 de dezembro de 1864 e para o desempenho, por parte das direcções fiscais, do determinado nos artigos 6.º e 9.º d'este regulamento, são as empresas obrigadas a remetter;

1.º Pelas diversas secções de construcção ás respectivas secções de fiscalisação até ao dia 5 de cada mez as notas circumstanciadas dos trabalhos executados e numero de operarios empregados durante o mez anterior em cada secção de construcção, divididas segundo os diversos capítulos do orçamento nos termos do modelo A, annexo a este regulamento;

2.º Em um prazo de vinte dias, contados da data dos respectivos ofícios da direcção de fiscalisação, todos os esclarecimentos e dados estatisticos que esta reclamar á direcção da construcção.

§ unico. Faltando as empresas ás obrigações estipuladas n'este artigo e seus numeros, terão applicação as multas designadas no artigo 24.º do decreto de 31 de dezembro de 1864, que serão requeridas pela direcção da fiscalisação ás respectivas autoridades administrativas e cobradas como determina o artigo 36.º do mesmo decreto.

Art. 16.º As empresas têm a livre escolha e inteira responsabilidade do pessoal nomeado para os diferentes serviços de construcção.

§ 1.º Se este pessoal for insuficiente, inhabil, desleixado ou desordeiro, o governo intimará ás empresas, o aumento, substituição ou demissão do mesmo pessoal.

§ 2.º Se em consequencia de injurias, resistencia e offensas corporaes, feitas a qualquer empregado fiscal for levantado auto, será

(\*) Antes de 1884 só os do Minho e Douro tinham sido construídos exclusivamente por pessoal portuguez e isto devido a ser o Estado quem construía aquellas linhas. No anno de 1884 havia, que nos conste, ao serviço das companhias de caminhos de ferro portuguezes, apenas dois engenheiros portuguezes. Agora já ha mais de vinte...

desde logo obrigada a empreza a suspender o empregado infractor do serviço da seccão onde se deu a infacção ate decisão do tribunal competente sobre a occorrença.

Art. 17º As emprezas são obrigadas a dar conhecimento ás direcções de fiscalisação da organisação do serviço technico da construcção; designando por suas cathegorias e nomes os empregados technicos nomeados para as diversas seccões e lanços, hem como as respectivas residencias. Assim tambem deverão participar ás mesmas direcções as alterações, que occorrerem no dito pessoal durante o periodo da construcção.

§ unico. A identidade dos empregados verificar-se-ha pela apresentação do diploma de nomeação devidamente authenticado.

Art. 18º Reciprocamente as direcções de fiscalisação participarão ás emprezas a organisação do seu serviço technico, designando as cathegorias, nomes e residencias do respectivo pessoal.

§ unico. No caso d'este artigo terá igualmente logar o determinado no § unico do artigo 17º.

Art. 19º As emprezas, no caso em que qualquer empreiteiro ou tarefeiro abandone as obras de que se achar encarregado, sem ter satisfeito os jornaes em dívida aos seus operarios, são responsaveis pelo prompto pagamento d'esses jornaes, em harmonia com o disposto na portaria de 5 de junho de 1868 e parecer do fiscal da corôa datado de 12 de junho de 1869, nos limites do disposto no artigo 1405º do codigo civil, independentemente da accão, que as leis permitam ás mesmas emprezas tentar, contra tales empreiteiros ou tarefeiros.

Art. 20º As emprezas são obrigadas, nos termos do artigo 12º do decreto de 31 de dezembro de 1864, a adoptar todas as medidas de precaucao necessarias para garantir durante a execução das obras a segurança aos empregados, trabalhadores e habitantes.

§ 1º Independentemente d'essas medidas de precaucao, são os empregados das emprezas obrigados a attender ás reclamações accidentaes, que para o fim indicado lhes sejam feitas por escripto pelas seccões de fiscalisação.

§ 2º D'estas reclamações poderão as emprezas recorrer para o governo, se as julgarem justas, como dispõe o artigo 35º d'este regulamento; ficando comtudo obrigadas a observá-las até superior resolução.

§ 3º Na execução dos trabalhos de construcção com o emprego de locomotivas observar-se-ha sobre a indicação do director da fiscalisação o que for applicavel dos artigos 9º, 12º, 14º, 27º, 28º, 31º, 32º, 33º, 35º e 37º do regulamento de exploração, approvado por decreto de 11 de abril de 1868.

§ 4º Se a empreza pretender servir-se de pontes metalicas, para a construcção ou de alguma ponte provisoria, antes de se permittir que por elles passem locomotivas, o engenheiro fiscal da construcção das obras fará as provas que julgar sufficientes para garantia dos machinistas e mais empregados na construcção do caminho de ferro.

§ 5º No caso em que da contravenção das disposições d'este artigo e §§ 1º, 2º, 3º e 4º do mesmo, resultem accidentes, applicar-se-ha a competente penalidade; nos termos das disposições do artigo 20º (nºs 1º, 2º e §§ 1º e 2º) do decreto de 31 de dezembro de 1864; para o que os empregados competentes da fiscalisação levantarão os necessarios autos.

Art. 21º Para a execução do disposto no artigo 23º de decreto de 31 de dezembro de 1864 deverão as emprezas organizar o serviço medico por circumscripções, que serão tanto menores quanto maior for a intensidade do trabalho a executar; a fim de que os socorros sejam promptamente ministrados aos empregados ou operarios que d'elles carecerem.

§ 1º Para o fim indicado n'este artigo deverão as emprezas estabelecer pharmacias e enfermarias, caso não existam nas localidades, com as necessarias ambulancias e mais utensilios; e distribuir medicos que poderão ser encarregados de uma ou mais circumscripções; dispondo convenientemente todo o serviço para que os feridos ou doentes sejam prompta e commodamente transportados para as enfermarias ou hospitaes.

§ 2º Em todas as obras importantes são as emprezas obrigadas a destinar nos seus barracões de depositos um quarto para o primeiro curativo dos feridos, havendo n'elle uma botica ambulante, e instruccões regulamentares que habilitem qualquer empregado a usar da mesma botica, sem inconveniente para os feridos.

§ 3º As emprezas são obrigadas a attender ás riquisições que lhes forem feitas pela fiscalisação, quanto ás providencias que se tornarem necessarias para a boa execução d'este serviço.

§ 4º A não execução das disposições d'este artigo e seus §§ 1º, 2º e 3º envolverá as emprezas nas responsabilidades designadas no artigo 2398º e seus paragraphos do codigo civil.

Art. 22º Independentemente da penalidade comminada no art. 20º do decreto de 31 de dezembro de 1864, são as emprezas, ou quem mais directamente seja responsavel pelos accidentes de que trata o mesmo artigo, obrigadas ás indemnisações que forem devidas nos termos dos art. 2386º, 2387º e 2398º e seus paragraphos do codigo civil.

Art. 23º Na execução das obras são as emprezas obrigadas a ter em attenção que as terras para a formação dos aterros sejam sempre extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saude publica.

§ unico. No caso de contravenção d'este artigo serão as emprezas intimadas pelo director da fiscalisação para proceder ás obras necessarias, a fim de evitar o mal de que trata o mesmo artigo, e quando não derem começo ás mesmas dentro do prazo de trinta dias, depois da intimação, ou as não levarem a cabo, serão as obras mandadas executar pelo governo á custa das emprezas, cobrando-se administrativamente a respectiva importancia.

Art. 24º Quando um caminho de ferro atravessar de nível uma estrada ou caminho, o angulo dos eixos d'estas vias de comunicação com o do caminho de ferro, nunca deverá ser menor de 60º.

Art. 25º A abertura dos vãos das passagens superiores para estradas, caminhos, canaes ou outras passagens de aguas nunca deverá ser inferior á largura da via ferrea, contada entre as arestas exteriores das valletas.

Art. 26º Nos pontos de encontro das vias ferreas com as estradas ordinarias ou caminhos publicos, durante a feitura d'aquellas, construirá a respectiva empreza as necessarias obras provisorias, para que a circulação não seja interrompida.

Art. 27º As emprezas restabelecerão á sua custa o curso das aguas que se tenha suspendido ou modificado em consequencia das obras dos caminhos de ferro, e indemnizarão os proprietarios, segundo as leis que forem applicaveis ao caso de que se tratar.

Art. 28º As emprezas são obrigadas a indemnizar o estado da despesa com a fiscalisação no prazo que excede o do seu contrato.

Art. 29º As emprezas são obrigadas a facultar gratuitamente ao pessoal da respectiva direcção fiscal o uso do telegrapho para objecto de serviço.

### TITULO III

#### Disposições diversas

Art. 30º Antes do começo da construcção deve ser entregue pela direcção geral das obras publicas e minas ao respectivo engenheiro director fiscal uma copia das diversas peças constitutivas do projecto de caminho de ferro, de cuja construcção se tratar.

Art. 31º Toda a correspondencia entre os directores das emprezas ou companhias concessionarias de caminhos de ferro e o ministerio das obras publicas, deverá ser feita em portuguez, por intermedio dos engenheiros directores da fiscalisação.

Art. 32º Os engenheiros directores fiscaes deverão resolver, de acordo com as companhias ou emprezas, as dificuldades ordinarias que se apresentarem no decurso da construcção; no caso, porém, de duvida ou desaccordo, terão de dirigir-se ao governo pela direcção geral das obras publicas e minas, para que o negocio seja resolvido por elle, na conformidade das leis, contráctos e regulamentos em vigor.

Art. 33º Nenhum caminho de ferro, na sua totalidade, ou em qualquer das suas seccões, será aberto ao transito publico enquanto a empreza não tiver obtida a approvação do governo, que para esse fim mandará examinar miuda e attentamente todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

§ unico. Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame procederão a elle com o maior cuidado e circumspecção, e lavraro um auto, em que deem relaçao minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito á segurança da via ferrea, interpondo por fim o seu juizo, que submeterão á sancção do governo para o habilitarem a resolver.

Art. 34º As emprezas são obrigadas durante a construcção a dar passagem nas machinas de serviço aos engenheiros da fiscalisação e mais empregados fiscaes por estes autorizados até ao numero de tres em cada machina, devendo as machinas fazer paragens nos pontos em que as necessidades do serviço reclamarem a presencia do fiscal.

Art. 35º É da exclusiva competencia do governo a resolução de todas as reclamações das emprezas contra as requisições ou intimações dos engenheiros fiscaes que se refiram á execução das obras, polícia e ordem dos trabalhos, ou á segurança dos empregados e trabalhadores.

Art. 36º Por decisão especial do governo poderão ser feitas no pessoal das direcções fiscaes as alterações, que as necessidades do serviço aconselharem.

Art. 37º As contravenções ao presente regulamento serão autodadas, processadas e julgadas nos termos do decreto de 31 de dezembro de 1864, sobre a construcção e exploração de caminhos de ferro. As penas e multas serão impostas aos transgressores em harmonia com as disposições do art. 36º do dito decreto e mais legislacão vigente.

Art. 38º As despezas a fazer com as provas das pontes metalicas e exame das seccões que teem de ser abertas á exploração serão por conta das emprezas, salvo os vencimentos do pessoal da fiscalisação e d'aquelle que for nomeado para o exame do caminho de ferro.

Art. 39º Ficam por este regulamento ampliadas e substituídas, no que diz respeito á fiscalisação da construcção, as disposições do regulamento de 5 de dezembro de 1860 e sem efeito as disposições em contrario.

Paço, em 15 de março de 1888.—*Emygdio Julio Navarro.*

### MODELO A

(FRENTE DO MODELO)

#### Direcção da fiscalisação da construção do caminho de ferro de...

Secção entre os kilometros ... do projecto aprovado  
Lanço entre os kilometros ... do projecto aprovado

Mappa designando o trabalho feito na construção do dito lanço

No mes de ... de 188...

(MODELO)

Capítulo do orçamento	Designação das obras	Designação dos entre perfis do projecto aprovado	Trabalho executado durante o mes	Trabalho executado até ao final do mes	Observações
1º Desp. geraes					
2º Expropriaç.					
3º Terraplenag.					
4º Obras d'arte					
5º Ob. accessori.					
6º Edificios					
7º Via, accessori.					
8º Mat. circulant.					
9º Telegrapho					

(VERSO DO MODELO)

#### OBSERVAÇÕES GERAES

Data do começo dos trabalhos...

Promptos para o transiro no fim do mes

Número de metros anterior .....  
correntes de via. Acabados durante o mes.....

Em construção no fim do mes.....

Número dos dias uteis de trabalho durante o mes.....

Número total dos operarios empregados no mes.....

Número medio de operarios por dia util.....

Data do acabamento do lanço...

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que, para a construcção do tunnel da linha ferrea urbana auctorizada em dupla via, pela condição 1.ª do alvará de 9 de abril de 1887 e comprehendida entre a estação central na praça de D. Pedro e as linhas de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, seja declarada a urgencia da expropriação de um predio situado na calçada da Gloria, pertencente a Francisco Lourenço da Silva Almeida, comprehendendo o total da parcela n.º 4, seu solo e sub-solo, situada na freguezia de S. José, concelho e districto de Lisboa:

Considerando que a expropriação pedida do solo e sub-solo, necessaria para a execução do tunnel, em vista do artigo 2:288.º do codigo civil portuguez, 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, datado de 9 do corrente mes, declarar de utilidade publica e urgente nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859 a expropriação completa do referido predio, marcado na planta parcellar que baixa com o presente decreto assignada pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 15 de março de 1888.—REI.—*Emygdio Julio Navarro.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, datado de 12 do corrente mes : ha por bem aprovar os tres troços abaixo designados do projecio definitivo, apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro, em data de 31 de dezembro de 1887, do ramal do caminho de ferro de via reduzida de Santa Comba Dão a Vizeu, a saber :

1.º O troço comprehendido entre o recinto da estação de Santa Comba Dão no caminho de ferro da Beira Alta, origem do traçado e o kilometro 13:797,30;

2.º O troço entre o apeadeiro de Tonda no kilometro 14:634,62 e a estação de Parada no kilometro 30:095,04, na extensão de 15:460<sup>m</sup>,42 ;

3.º O troço entre o caminho de Novaes, ao kilometro 36:615,41 e a estação de Vizeu, «terminus» da linha, na extensão de 14:792<sup>m</sup>,09.

Outrosim ordena o mesmo augusto senhor : que, entre o kilometro 13:797,30 e o apeadeiro de Tonda, seja conservado em planta a parte correspondente do projecto apresentado pela mesma companhia, em data de 24 de abril de 1886, aprovado por portaria de 14 de setembro de 1887 ; e que entre a estação de Parada ao kilometro 30:095,04 e o caminho de Novaes ao kilometro 36:615,41, proceda a companhia a novo estudo, seguindo approximadamente a directriz indicada no reconhecimento da variante feito pela direcção fiscal, datado de 8 do corrente mes, e de que baixa com a presente portaria a competente copia assignada pelo conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Determina mais o mesmo augusto senhor:

1.º Que se procure approximar mais da povoação a estação de Tondella;

2.º Que seja projectada com o typo de 4.ª classe a estação de Farminhão, omittida no projecto apresentado em 31 de dezembro de 1887;

3.º Que seja conservado o apeadeire de Tondella de Figueiró também omittido no mesmo projecto;

4.º Que a companhia apresente oportunamente os projectos definitivos das diferentes obras de arte e estações que não foram ainda submettidos á approvação do governo;

5.º Que com o estudo definitivo do troço comprehendido entre a estação de Parada e o caminho de Novaes deverá a companhia apresentar a planta cadastral de toda a linha e a ligação d'aquelle troço com os troços aprovados, ficando todo o projecto com uma só kilometragem em um só perfil e uma só planta, que ficarão assim formando o projecto definitivo do ramal;

6.º Que a companhia apresente com este projecto definitivo uma relação de todas as obras de arte, estações, apeadeiros, passagens de nível e casas de guarda, com a indicação da respectiva classe de cada estação.

Paço, em 16 de março de 1888.—*Emygdio Julio Navarro.*

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

No proximo numero publicaremos o relatorio da comissão especial que formulou o regulamento supra.

#### Os nossos collegas

Continuamos recebendo e agradecendo as provas de deferencia que nos teem sido dadas pelos nossos collegas portuguezes e estrangeiros, não só referindo-se de uma forma muito lisongeira á nossa folha como dignando-se conceder-nos a troca.

Alem dos que já citámos em o numero anterior temos mais a accuzar a récepção dos seguintes:

*Jornal do Commercio*, de Lisboa.

*Commercio de Portugal*, idem.

*Correio da Manhã*, idem.

*A Epoca*, idem.

*O Dia*, idem.

*A Moda Illustrada*, idem.

*Correio de Portugal*, idem.

*Revista de Obras Publicas e Minas*, idem.

*Journal des Transports*, de Paris.

*Epargne Française*, idem.

*Revista de la Sociedad Central de Arquitectos*, de Madrid.

*El Magistério Español*, idem.

*La Union de los Contribuyentes*, de Barcelona.

*Bilbao Marítimo y Comercial*, de Bilbao.

Esta honrosa prova de camaradagem lisongeia-nos bastante não só como jornalistas, por nos significar a importancia que tão amaveis collegas, como o publico em geral vae dando á nossa folha, mas como portuguezes, porque nos demonstra que la fóra se vae conhecendo sufficientemente o nosso idioma.

### O PORTO DE LISBOA

Os trabalhos das obras do porto de Lisboa, desde a estação do caminho de ferro, em Santa Apolonia, até a Torre de Belem, tem tido um desenvolvimento muito accentuado, sobre todo desde o caneiro de Alcantara até Belem. Ali as obras já começam a descobrir-se nas marés baixas, vendo-se os enrocamentos de pedra solta que limitam a docka de Santo Amaro, e defronte da Cordoaria um lanço de empedrado definitivo que em pouco tempo dará acesso aos barcos entre Porto Franco e as galeotas reaes.

N'esta seccão tem-se lançado grandes quantidades da areias que têm sido dragadas no banco que existia a jusante da torre de Belem, e o aterro das praias da Junqueira e Belem em breve também sahirá fóra d'agua.

Nas officinas tem-se dado aos trabalhos de construções metalicas, um grande desenvolvimento.

Fizeram-se 7 caixões-linteis dentro dos quaes se construirão de futuro as abobadas que ligarão os diferentes pilares sobre que é fundada a muralha externa do futuro caes.

Para estes pilares já se construiram 3 caixões onde se trabalhará com ar comprimido, e estão também quasi promptas as grandes enseadeiras de ferro que se ajustarão pela parte superior dos caixões, onde se fará alvenaria a céo aberto.

Para sustentar estes sistemas de caixões e enseadeiras, está feito um anidame fluctuante sobre dois barcos formados por imiteis ligados em parte por um estrado, sobre o qual estão assentes as machinas de vapor, a bomba d'ar, as galgas para fazer argamassa, e outros apparelhos de manobra. É um estaleiro completo fluctuante.

Para levantar as enseadeiras d'um caixão para outro, está-se a construir uma cabrea, assente sobre dois barcos também, que pôde levantar 50 toneladas. É da força da do arsenal da Marinha proximamente.

Para se fazer o aterro por detraz dos muros do caes, está-se construindo uma draga a secco, ou grande nora, que levantará dos barcos, os entulhos, e os lançará por uma calha, a 20 ou 30 metros de distancia. É um apparelho como as dragas de corredor que se usaram no canal de Suez, que ultimamente se transformaram, para serem empregadas nas obras de Saigon, feitas pelo mesmo engenheiro o sr. Hersent.

Com estes importantes trabalhos de ferro fazem-se mais 5 barcos para transporte de entulho.

Os trabalhos de aterro junto á antiga docka da Alfrobeira vão muito adeantados, e já se vê em marés baixas a linha do empedrado da futura rampa de varadouro da docka de nível constante ou de fluctuação.

Os trabalhos de fundação do caes vão ainda este mez começar junto á ponte oeste de Santa Apolonia, e os muros serão continuados para o lado da Alfandega.

### O CONGRESSO AGRICOLA

E AS

TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO

Terminou a sua missão o congresso agricola e, ao que consta da sua ultima sessão, vae ser presente ao

governo o relatorio dos seus trabalhos com as conclusões a que se chegou, em relação a cada um dos pontos estudados pelas respectivas secções.

São muito importantes estas reuniões em que, da discussão sobre pontos de grande alcance para a prosperidade dos paizes, se apuram não só o estado da especialidade estudada, como os meios de o melhorar, em beneficio geral, mas, por isso mesmo que reputamos os congressos da mais alta importancia, como nada está n'este mundo fóra da suprema lei do exagero, entendemos que estas resoluções perdem grande parte do seu valor, sempre que, por uma má orientação dos espíritos ou da sua applicação, excedem os limites da sua missão, ou se concretisam a um alvo fixo e especial mais afastado do bem commum que dos interesses privativos de uma classe, em prejuizo das demais.

Ora é d'esse peccado que vemos impenitente o congresso ultimamente reunido em Lisboa, peccado que reproduziu em grande parte das suas conclusões, e que, em geral, foi muito notado no paiz, mesmo pelos mais indiferentes á lucta e aos interesses que ali se debatiam.

Sem nos podermos ocupar do estudo minucioso de todas as questões economicas que ali se trataram, por não o comportarem nem a nossa incompetencia nem as dimensões da nossa folha, trataremos apenas das resoluções tomadas na sessão de 22 do proximo passado e que se referem, na sua maior parte, á materia que faz a especialidade d'esta Gazeta.

Analysal-as-hemos uma a uma:

Diz a 1.<sup>a</sup>:

1.<sup>º</sup> — Que sem diminuir o desenvolvimento das obras publicas, se façam com tudo methodicamente e de modo a evitar alterações nos salarios ruraes;

Já n'esta 1.<sup>a</sup> conclusão se deixa transparecer visivelmente o interesse exclusivo dos agricultores, sem cuidar do bem geral.

Pois não é um bem geral que as obras publicas se desenvolvam, especialmente as que tendem aos melhoramentos materiaes de que o paiz carece, e convém por alguma forma bitolar essas obras de maneira a não fazer aumentar os salarios ruraes?

Comprehendiamos essa teoria n'um paiz importador de colonos, tendo por fim não obrigar os agricultores a importar maior numero de estrangeiros e a aumentar-lhes os vencimentos, mas no nosso, onde a escassez de trabalho ou de rasoavel remuneração d'este, obriga as nossas populações ruraes a abandonarem o seu lar, para se irem chacinhar nas ardentes florestas brazileiras, querer sustentar para a classe trabalhadora rural os parcos salarios que taes resultados dão, é um erro economico que só tem por fim proteger a emigracão pela fome.

Que a agricultura procure no proteccionismo das pautas aduaneiras os elementos para o seu desenvolvimento, que promova o adiantamento das outras industrias que lhe devem facilitar a preparação dos seus productos, que diligencie aumentar a sua producção e baratear o custo, pelo uso de novos processos scientificos, comprehende-se; mas que pretenda elevar os seus rendimentos, servindo-se como recurso dos braços dos seus trabalhadores, que por meios indirectos aumente a estes os encargos da vida, e ao mesmo tempo lhes impõna o não aumento do seu salario é... quando menos um contrasenso, para não dizermos uma flagrante iniquidade.

Em breves dias, pois, o relatorio do congresso dirá ao governo:

«Nós, a agricultura portugueza, queremos taes e taes regalias, para que os nossos productos nos deem maior

resultado pecuniario; por meio d'estas disposições poderemos produsir uma certa elevação nos nossos preços, visto que, por estas e estas medidas, desejamos que se affaste de nós a concorrência estrangeira, e mesmo a de outras industrias portuguezas, mas queremos tambem não pagar um real mais ao operario que nos ajuda.»

Ora perante estas theorias o operario, apertado por um lado pelo agricultor que não lhe paga mais, embora mais lhe exija pelo producto que lhe vende, e por outro, pelo modo como se organisem as obras publicas, de forma a não lhe remunerar melhor o seu trabalho, continuará a emigrar, no que ninguem dirá que lucra a agricultura portugueza.

A 2.<sup>a</sup> conclusão é do theor seguinte:

«2.<sup>a</sup>—Que o serviço e tarifas nos caminhos de ferro do Estado sejam iguaes, se não mais vantajosas á agricultura, que as das companhias exploradoras.»

Não está mal a ninguem pedir, mas só entendemos que o deva fazer quem tem rasão para isso.

N'esta proposição affirma-se um ponto que mais tarde teremos que analysar e é, que enquanto o congresso pede que os caminhos de ferro do estado deem vantagens á agricultura, por meio do seu serviço e tarifas, reconhece que as companhias particulares já teem tarifas sufficientemente vantajosas aos productos agrícolas, e tanto que a secção do congresso que apresenta esta conclusão, as dá como typo.

Ora tanto as linhas do estado teem tarifas beneficiosas para a agricultura, que esta se tem desenvolvido consideravelmente nas zonas por elles servidas, e se não tem atingido maior incremento, é isso devido a causas muito especiaes, entre as quaes figura, não com pequena importancia, a indolencia dos nossos agricultores em adoptar os novos processos de cultura e utilisação dos campos, em se servir das lições que a moderna sciencia lhes aconselha, para melhorarem e aumentarem a sua producção.

Que o digam os que, despresando a velha rotina, promovem, com todos os seus cuidados, o aperfeiçoamento da sua producção; que fallem as largas e bem cultivadas propriedades dos srs. conselheiro Margiochy, Estevam d'Oliveira, José Maria dos Santos e outras, para o augmento das quaes não tem sido impedimento as tarifas applicaveis na linha do Sueste, justamente a rede contra e qual mais incidem as vistas dos sollicitos congressistas.

Se as linhas das companhias particulares teem tarifas beneficiosas para a agricultura, e teem-n'as, com efecto, as do Estado não lhe ficam inferiores; facil é proval'o.

As do Minho e Douro taxam, por exemplo, o trigo, milho, azeitonas, batatas, castanhas, cebolas, centeio, cevada, fructas verdes e outros productos agrícolas a 10,80 réis por tonelada e kilometro; o arroz, farinhas, vinhos em cascos por 13,50 réis; o azeite por 22,50 etc., e algumas d'estas mercadorias, quando procedentes de Melgaço, com 10 % de reducção. E note-se que estas bases se applicam a todo e qualquer percurso, pequeno que seja, por meio da tarifa especial unica que aquella linha liberalmente adoptou.

Nas do Sul e Sueste os cereaes, farinhas e legumes gosam do preço kilometrico de 16,85 quando o percurso é de menos de 101 kilometros e do de 14,75 quando é superior o percurso.

Mas para que citar as vantagens de tarifas reduzidas nas linhas ferreas, se é o proprio congresso que vem

pedir mais adiante a sua elevação, justamente no transporte de um producto agrícola de mais importante producção no paiz, e em que coincidem os dois esforços, da industria productora e da manufactura, para o bem geral?

E' que as suas conclusões, como acima dizemos, ressentem-se de um exclusivismo interesseiro e miram mais a procurar as vantagens proprias do que as que aproveitem a todo o paiz.

Continuaremos.

### COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

#### RELATORIO E CONTAS DA DIRECCÃO

Gerencia de 1887

DECIMO QUINTO ANNO SOCIAL

(Continuado do n.º 2)

PARECER DO CONSELHO FISCAL

SENHORES :

Tendo, durante o anno, acompanhado com o nosso exame e consulta todos os actos, negociações e trabalhos da gerencia social, como tem sido a boa praxe dos vossos conselhos fiscaes, pôde dizer-se que o nosso juizo e parecer estão devidamente instruidos e formados, quando é chegado o momento em que devemos formulalos perante vós sobre as contas e relatorio geral da direcção.

Não dizemos isto por lembrar que o conselho fiscal da companhia não é, como nunca foi, uma simples instituição ociosa de formalidade legal, e menos ainda para responder a insinuações insensatas e injustas com a ostentação vaidosa do zelo e da assiduidade que a nossa consciencia e a vossa confiança nos impõem.

Mas dizemol-o, porque ao terminar o mandato com que nos distinguiastes, estimamos poder lembrar uma tradição que honra a nossa companhia, e que nos parece que é lição que convém conservar, e porventura ampliar no futuro: a de uma approximação continua, por dizer assim, a de uma cooperação permanente e assidua do conselho fiscal e da direcção, não só nos negocios mais graduados em que a lei impõe a audiencia do primeiro, mas no movimento normal e no expediente ordinario da administração da nossa industria.

Porque é necessário não esquecer que é extremamente complexa e delicada a gerencia de uma empreza como a nossa, que, alem de um complicadissimo expediente e da concorrência de diversos e antagonicos elementos de administração e de serviço, tem de manter com o publico e com muitas estações officiaes, relações continuas, que exigem a maior discricão e a mais meditada prudencia. E convém considerar e pesar em todas as occasões esta situação especial, até para nos precavermos contra faceis illusões e ingenuos enganos de certas idéas e suggestões, que mirando, na melhor boa fé, certamente, a simplificar a gerencia da companhia e a ensaiar n'ella modisicaciones apparentemente economicas e uteis, sómente na practica enfraqueceriam e perturbariam o conjunto e a accão combinada das aptidões e dos recursos que tem de presidir a essa gerencia, para que ella possa garantir a segurança dos nossos capitais e o credito e a estima publica da nossa empreza.

Cortando porém pelo desenvolvimento d'estas considerações, não as suspenderemos sem acrescentar aqui o testemunho solemne da perfeita correccão e da despretenciosa cordialidade que sempre encontrámos da parte da direcção que comnosco tem servido no biennio que agora termina.

Uma outra praxe excellente, a de imprimirem as direcções aos relatórios annuaes um largo e minucioso desenvolvimento, acompanhando-os com muitos documentos elucidativos, nos facilita também o encargo estatutario do nosso parecer.

Em todos os seus termos constitutivos e accessorios, a situação da companhia ao terminar o anno de 1887 está retratada nitida e completamente nas contas e relatorio da direcção. Essa situação, como certamente o vosso bom senso e a vossa intelligente experientia vos fará ver, se não corresponde, e não poderia corresponder, ás illusões e ás impacências que phantasiaram a possibilidade de grandes lucros excepcionaes e de rapidas transformações progressivas em industrias e emprezas da natureza da nossa, é, ou, mais propriamente, continua a ser perfeitamente solida sob o aspecto do credito da companhia e da segurança dos capitais associados n'ella, e não pôde deixar de considerar-se tambem como regularmente animadora, se bem se attender ás circumstancias opressivas que temos travessado ha annos, entre as quaes a de uma concorrência desleal exercida, não só sem os encargos ne-

cessarios e obrigatorios da nossa industria, mas sobre as proprias linhas que á nossa custa creámos e com usurpação e prejuizo da nossa propriedade incontestavel.

A transformação crescente da cidade, as novas necessidades de serviço a que temos tido de acudir e que não podem imediatamente remunerar-nos, o aggravamento das nossas já crescidas contribuições, são factores que não podem deixar de considerar-se na apreciação justa das nossas contas. A verdade é que temos atravessado um periodo de crise, não de certo para o nosso credito, mas para o regular movimento da nossa receita, e se é facil a espíritos superficiais suppor que poderíamos por um simples rebaixamento de tarifas, aceitar a guerra das pequenas empresas atravessadoras, sobre as quais não pesam nem os encargos de instalação, de conservação e de serviço da nossa, nem as obrigações e responsabilidades publicas e administrativas da companhia, tal aventura da nossa empresa, poderia perturbar gravemente a nossa economia no presente e enleiar-nos no futuro em compromissos opressores da justa e necessaria remuneração e segurança dos nossos capitais. Foi por isso que o conselho, estudando as propostas relativas á alteração e á conservação do preço das nossas carreiras, apreciando-as devidamente, não só em relação ás circunstancias correntes, como ás conveniencias peculiares da natureza e do futuro da nossa empresa, não hesitou em corroborar a ideia da direcção, de aguardar oportunidade melhor para rever essas tarifas e não se apressar imprudentemente em lançar mão de um expediente, que se nos afigura perigoso e aventuroso, ate porque o rebaixamento d'esses preços teria para nós fatalmente um limite muito superior ao que se poderia impor a outras empresas sobre as quais não pesam os encargos fatais da nossa.

O facto mais importante do anno foi incontestavelmente a renovação e modificação dos nossos contratos com a câmara municipal de Lisboa. Estava prevista de ha muito a necessidade d'essa negociação, e não seria rasoável nem pratico que pertendessemos eximir-nos a ella. Lealmente a aceitámos e estimamos poder afirmar-vos mais uma vez, posto que sobre ella incidisse já a vossa esclarecida e justiciera deliberação, que de uma e outra parte se procedeu com o mais correcto e dedicado empenho de defender, garantir e consolidar os reciprocos e particulares interesses e direitos das entidades contratantes, sendo certo que nos nossos proprios interesses entra como indeclinável factor o do público, que a nossa industria é destinada a servir, e do qual tem de receber a remuneração e a segurança dos seus esforços.

Está claro, e é triste que o não seja ainda para todos, que um contrato tem de ser uma reciproca transigencia de aspirações e propósitos, como não é menos evidente que a situação, no caso sujeito, das duas partes contratantes, não pôde considerar-se perfeitamente igual, ou igualmente armada da mesma força de resistencia e de imposição dos seus direitos e interesses. Tivemos nós de transigir e de ceder, mais de uma vez, mas como tambem no interesse e na razão da outra parte não podia deixar de imperar a justica e o respeito devidos aos nossos direitos e interesses legítimos, pôde chegar-se a fixar e consolidar uma situação que, lealmente compreendida, pôde ser, e esperamos que seja, de conveniencia e proveito geral.

*Continua.*

### REPÚBLICA ARGENTINA

#### OS CAMINHOS DE FERRO

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1887

O vasto territorio argentino encontra-se hoje traçado em largos percursos pelas vias ferreas que o cruzam em todos os sentidos, e que dia a dia se vão estendendo por todos os pontos onde a abundancia de productos, e a densidade da população, reclamam a presença d'este vigoroso agente dos progressos de um paiz.

Em 30 annos de construcção, porque a inauguração dos caminhos de ferro argentinos foi em 30 de agosto de 1857, data em que principiou a exploração da linha do Oeste de Buenos-Ayres, tem-se estabelecido ali cerca de 7:000 kilometros de linhas ferreas, e tão extenso é o territorio, tão largo o campo em que opera a actividade d'aquelle povo, que não será com o triplo d'este numero de kilometros que a rede ferroviaria argentina chegará a servir sufficientemente as diferentes e multiplicadas zonas productoras de todo o paiz.

As linhas existentes em 31 de dezembro do anno fin-

do (1887) eram já na extensão de 6:613 kilometros, dividindo-se da seguinte forma:

#### Linhos do Estado:

Central do Norte.....	1:110	kilometros
Andino.....	254	"
Primeiro Entreriano.....	10	"
Linhos da província de Buenos Ayres.....	989	"

Total do Estado..... 2:363 "

#### Linhos particulares:

Sul e seus ramaes.....	1:328	"
Central Argentino.....	396	"
Rosario e Sunchales.....	548	"
Pacifico.....	579	"
Grande Oeste Argentino.....	513	"
Central Entreriano.....	286	"
Argentino de Leste.....	160	"
Ensenada.....	57	"
Norte.....	32	"
Oeste Santafesino.....	64	"
Santa Fé a las Colonias.....	287	"

Total das linhas particulares... 4:250 "

Extensão total..... 6:613 "

Estas linhas representam um capital de:

As do Estado.....	51.174:000\$000
As de particulares .....	99.540:000\$000

Total ..... 150.714:000\$000

O interesse medio tem sido de 7,29% e as despesas de exploração entram por 53% nos productos.

Estes foram em 1887:

Linhos do Estado.....	6.545:700\$000
" particulares .....	16.833:700\$000

Total ..... 23.369:400\$000

As despesas:

Linhos do Estado.....	3.876:300\$000
" particulares .....	8.498:700\$000

Total ..... 12.575:000\$000

Houve, portanto, um excedente de receita da importante somma de 10.994:400\$000 réis.

O movimento d'estas linhas foi n'aquelle anno:

Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe.....	4.028:100
" " 2. <sup>a</sup> " .....	3.300:400

Total ..... 7.328:500

O movimento de mercadorias elevou-se a 3.950:000 toneladas de 1:000 kilogrammas.

Durante o anno foram concedidas outras muitas linhas que formam em total, segundo calculos que temos por approximados, de cada uma d'ellas, uma extensão de 7:810 kilometros.

O maximo do capital garantido eleva-se a réis 169.846:200\$000 e o total de garantia annual a cargo do governo a 8.492:310\$000 réis.

Toda esta enorme extensão de via deve estar concluída em 4 a 5 annos, segundos os respectivos contractos de concessão.

Em relação á província de Santa Fé, uma das mais importantes do paiz, a excellente estatística ultimamente publicada pelo director e commissario geral do censo d'aquelle província, respectiva a 1 de janeiro de 1888, dá-nos os seguintes interessantes esclarecimentos:

N'aquelle data tinha a província de Santa Fé as seguintes linhas ferreas:

	Kilom.
Em exploração .....	962
Construidos .....	345
Em construção .....	552
Em estudo, concedidos e em projecto .....	1.500
Total .....	3.359

Deve-se notar que as duas terças partes d'estas linhas foram construidas ou projectadas durante o anno findo, que foi o mais fecundo no desenvolvimento d'estes importantes trabalhos, tendo-se tambem aberto á exploração durante o anno, 464 kilometros.

Entre outras citaremos algumas das importantes linhas que ainda ha pouco se achavam em construção no paiz:

De Altamiracio a Tres Arroyos.  
De Maipú ao Rio da Prata.  
De Frias a Santiago del Estero.  
De Mendoza ao Chili, linha internacional de grande extensão.  
De Salta á fronteira da Bolivia, idem, idem.  
De Chubut a Concepcion Bell.  
Do Paraná ao Uruguay (linha internacional atravessando toda a província de Entrerios).  
De San Juan a Jachol.  
De Albardou a Caucete.  
De Villa Maria a Rufino.  
De Carlota a Rosario.  
De Cordoba á Colonia Rafaela.  
Da Colonia de San Carlos a Pergamino.  
Do Dean Funes a Chilesito.  
Rede da província de Catamarca.  
Linha da Reconquista (530 kilometros).  
De Mendoza a San Rafael.  
De Montecaseros a Corrientes e Posadas.  
Interocceanica de Bahia Blanca ao Chili.  
Idem de Chubut ao Chili.  
De Resistencia a Santiago.  
Conclusão da Rede da província de Buenos Ayres, 1.470 kilometros.  
Linha de Bahia Blanca a Villa Mercedes.  
De Santa Fé a Tucuman.  
De Cordoba a Cruz del Ege.  
De San Juan a Chumbicha.  
Noroeste Argentino, desde Villa Mercedes a Rioja.  
De Bella Vista a San Javier.  
De Chumbicha a Andalgalá.

Por mais que nos parecesse longa esta enumeração, fizemos-a ainda assim, retirando muitos esclarecimentos que podíamos dar, para apresentar uma ideia geral da quantidade de obras d'este género que ao mesmo tempo se estão emprehendendo na Republica Argentina, e do rapido incremento que a viação accelerada vae tendo n'aquelle grande nação.

Uma grande parte d'estes caminhos de ferro pertence ao Estado, mas este resolveu, em principio do anno findo, desfazer-se d'elles cedendo-os a uma poderosa companhia que rapidamente se organisou, operação da qual o estado tirou vantagem immediata no producto da venda, e tambem no alargamento consideravel dos serviços que essas linhas passaram a prestar, libertadas da tutela official, sempre menos farta em iniciativa do que as empresas particulares.

Se este multiplicou as facilidades de relações entre o commercio, aquelle, o producto da negociação, empregado em novas obras de melhoramentos publicos, foi fertil semente que germinou em benefícios e prosperidade para a nação.

### LINHA URBANA

#### ESTADO GERAL DE AVANÇO DO TUNNEL

Referido a 12 de abril de 1888

EXTENSÃO DE BOCCA A BOCCA DA GALERIA 2.617<sup>m</sup>

Attaques	Galeria pequena	Galeria grande	Abatta- ges	Aboba- das	Totaes
Poco n.º 1 .....	196	54	5	46	301
» 2 .....	296	78	5	30	409
» 3 .....	62	179	201	69	511
» 4 .....	235	104	30	98	467
A perfurar .....	—	—	—	—	140
Poco n.º 5 .....	160	215	44	—	419
» 6 .....	—	—	106	264	370
<i>Totaes</i> .....	949	630	391	507	2.617

### ESTAÇÃO CENTRAL

O sr. architecto Monteiro já apresentou á administração da companhia real dos caminhos de ferro portugueses o seu cartão com o projecto de frontaria para esta estação, da qual daremos uma circumstanciada descrição no proximo numero.

### CONSULTAS

*Silva — Corvilhã* O que faz que v. ex.<sup>a</sup> não seja assinante, para que lhe respondamos á sua attenciosa pergunta?

As linhas ferreas portuguesas não teem que estabelecer serviço de verão com bilhetes circulatorios porque esses bilhetes existem permanentemente desde agosto de 1884.

Para as viagens no paiz ha tres itinerarios: o 1.<sup>º</sup> que comprehende toda a linha do norte, entre Lisboa e Porto, e toda a da Beira entre Figueira e Villar Formoso; custa o bilhete de 1.<sup>a</sup> 16\$700 réis, e o de 2.<sup>a</sup> 13\$900 réis; o 2.<sup>º</sup> que inclue tambem toda a linha do norte, as do Minho, até Valença e Braga, a do Douro, até Tua, e a da Povoa de Varzim; o preço é: 1.<sup>a</sup> classe 18\$500 réis; 2.<sup>a</sup> 15\$800 réis; o 3.<sup>º</sup> reune todas as linhas do 1.<sup>º</sup> e 2.<sup>º</sup> e custa a 1.<sup>a</sup> classe 25\$800 réis e a 2.<sup>a</sup> 21\$800 réis.

O prazo de validade é de 20 dias para os dois 1.<sup>º</sup> itinerarios e de 30 dias para o ultimo.

Como estes bilhetes se vendem em *todas* as estações, v. ex.<sup>a</sup> não tem mais do que pedil'os na de Guarda com 24 horas de antecipação escolhendo entre o 1.<sup>º</sup> e o 3.<sup>º</sup> itinerario o que mais lhe convier.

Para viagem de negocio convém mais o 3.<sup>º</sup> porque tem o percurso de todas as linhas. Pode parar em todas as estações.

Em quanto á pergunta sobre os transportes de lás, vamos buscar elementos para lhe responder no proximo numero.

### SUBSCRIÇÃO NACIONAL

#### PARA AS FAMILIAS DAS VICTIMAS DO INCENDIO BAQUET

Transporte 20\$000	José Pedro da Silva.....	100
Cassiano d'Azevedo .....	Francisco de Sousa.....	100
Augusto de Paula Pereira .....	Victorianno Affonso .....	100
A. Bobone e sua mulher .....	J. Bernardino Gomes .....	100
D. Joaquina Amaral .....	A. B. dos Santos .....	100
José Augusto Ferreira .....	Somma 21\$100	

Continua aberta até 25 do corrente.

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

BOLSAS	Maior cotação desde 1 de janeiro	DIAS												
		2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	
<b>De Lisboa</b>														
Acções C. R. Port.	116.000	..	114.000	114.000	114.000	114.500	114.600	114.800	115.300	..	115.600	116.000	..	
Obrig. " "	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
Acções Beira Alta	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
Obrig. " "	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
Acções C. Nacional	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
Obrig. " "	83.500	..	82.800	..	..	..	..	83.000	83.000	..	83.000	83.500	..	
" Atrav. Africa	80.000	75.500	75.500	75.500	76.000	76.500	76.300	..	..	..	79.000	..	80.000	
Acc. Carris Lisboa	64.200	..	..	..	..	..	..	30.000	30.500	..	..	..	..	
" Asc. Mechan.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
<b>De Paris</b>														
Acções C. R. Port.	650	..	..	345	345	345	345	645	645	645	645	640	650	
Obrig. " "	349,50	..	345	345	345	345	345	349,50	350	357	348	349	348,75	
Acções Beira Alta	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
" M. C. P...	208,75	..	..	..	..	200	202,50	..	..	..	203,75	..	..	
Obrig. " "	332,50	..	..	..	..	..	..	324,50	325,50	325,50	327,50	326	328,75	
Acc. Norte Hesp.	305	..	277,50	271,25	267,50	273,75	277,50	275	275	271,25	271,25	..	272,50	
Obrig. id. 1.ª serie	385	..	376	376,50	375,50	376,50	..	..	..	..	..	..	..	
Acc. M. Z. A....	265	..	237,50	235,00	237,50	241,25	245	245	245	240	240	..	..	
" Andaluzes...	322	..	..	278,75	..	..	..	..	..	..	..	..	..	
" Lombardos..	187,50	..	172,50	182,50	173,75	174,50	175	175	175	174	174	..	..	

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DIFERENÇA				DESDE 1 DE JANEIRO TOTAES	
		1888			1887			A MAIS		A MENOS		1888	1887
		KIL	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL	TOTAES	KILO- METRI- CAS	TOTAES	KILO- METRI- CAS	TOTAES	KILO- METRI- CAS		
<b>PORUGAL</b>													
Leste e Norte	19 a 25 Março	506	45.700.000	90.316	506	44.800.000	88.537	9.000.000	1.779	..	..	531800000	519.460.000
	26 a 1 Abril	46.600.000	92.094	42.900.000	84.782	3.700.000	7.312	..	..	..	..	578400000	562.360.000
	2 a 8 "	43.000.000	84.980	41.900.000	82.806	1.100.000	2.174	..	..	..	..	621400000	604.260.000
Ramal de Cac.	19 a 25 Março	72	1.000.000	13.888	72	900.000	12.500	100.000	1.388	..	..	107200000	15.850.000
	26 a 1 Abril	1.000.000	13.888	1.160.000	16.111	..	..	160.000	2.223	117200000	17.010.000		
	2 a 8 "	590.000	8.194	930.000	12.916	..	..	340.000	4.722	123.000.000	17.940.000		
" " Coim.	19 a 25 Março	2	150.000	75.000	2	130.000	65.000	20.000	10.000	..	..	1.950.000	1.565.000
	26 a 1 Abril	150.000	75.000	130.000	65.000	20.000	10.000	..	..	..	..	2.100.000	1.695.000
	2 a 8 "	160.000	80.000	135.000	67.500	25.000	12.500	..	..	..	..	2.260.000	1.830.000
Cintra-Torres	19 a 25 Março	74	3.755.910	50.755	..	..	..	..	..	..	..	39.221.370	..
	26 a 1 Abril	5.423.200	73.287	..	..	..	..	..	..	..	..	44.644.660	..
	2 a 8 "	4.367.730	59.023	28	3.547.730	47.942	820.000	11.081	..	..	..	49.011.760	3.547.730
Tor.º F. Alf. <sup>los</sup>	19 a 25 Março	97	1.385.090	14.279	..	..	..	..	..	..	..	15.250.180	..
	26 a 1 Abril	1.375.146	14.176	..	..	..	..	..	..	..	..	16.625.326	..
	2 a 8 "	1.539.360	15.869	..	..	..	..	..	..	..	..	18.164.686	..
Sul e Sueste...	4 a 10 Março	335	9.666.930	22.886	335	9.143.890	27.295	..	..	..	..	94.565.815	103.739.365
	11 a 17 de "	7.869.190	23.400	8.810.630	26.300	..	..	..	..	..	..	102.435.005	112.549.995
	18 a 24 "	9.118.080	27.218	9.420.070	28.119	..	..	..	..	..	..	901	111.553.085
Minho e Douro.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Beira-Alta .....	12 a 18 "	253	5.690.663	3.213	253	5.231.963	2.954	458.700	259	..	..	69.909.881	59.216.165
	19 a 25 "	6.159.666	3.478	5.145.681	2.906	1.014.015	572	..	..	..	..	76.069.577	64.361.846
Guimarães .....	4 a 10 Março	34	4.759.464	2.687	4.954.050	2.797	..	..	..	..	..	110	80.829.041
	11 a 17 "	623.560	18.340	33	622.530	18.864	1.030	..	..	..	..	524	7.576.085
	202.177	254.95	793	212.705	268.30	..	..	..	..	..	..	24.500	1.256
Andaluzes .....	5 a 11 "	793	212.676	268.19	195.644	240.71	17.032	21.48	..	..	..	..	11.76

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA REAL PROMOTORA  
DA AGRICULTURA PORTUGUEZA

Realisou-se com grande concorrença no dia 31 de março a assembléa geral da Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza, sendo presente o relatorio e contas da gerencia no anno findo, documento que eloquente mostra, a um tempo, a importancia que esta companhia tem attingido, e os grandes serviços que tem prestado ao paiz.

D'elle extractamos os seguintes esclarecimentos:

Durante o anno findo a venda de adubos chimicos e organicos foi de 1320,163 kilogrammas, mais 12,733 do que em 1886 e no corrente anno a quantidade vendida até fim de fevereiro já se elevava a 783,723 kilos ou mais 413,515 kilos do que em igual periodo do anno passado.

A venda de machinas e alfaias agricolas elevou-se n'aquelle anno a mais 3.716\$186 réis do que em 1886.

Só na delegação do Porto as vendas se elevaram a 11 contos de productos chimicos, 6 de adubos e 1 de machinas.

A sollicita direcção, ao mesmo tempo que promoveu o alargamento dos negocios da companhia, não descurou de proceder aos melhoramentos necessarios na fabrica de productos chimicos da Povoa, elevando o seu valor que era de 82.916\$130, no balanco de 1886, a réis 96.441\$458 com que figura no de 1887, assim como de garantir o futuro da sua producção, representando ao Governo para que, por meio de uma lei, a exemplo do que se pratica em França, se prohiba a falsificação dos adubos o que, ao mesmo tempo que constitue uma vantagem para a Companhia, é uma segura garantia para os agricultores e uma sensata prevenção para o futuro da nossa principal industria.

Os lucros líquidos da Companhia durante o anno, foram de 23.738\$047 réis que a Direcção e Conselho fiscal propoem sejam divididos em:

Fundo de reserva 5 %.....	1.186\$902
Dividendo de 6 %.....	19.200\$000
Saldo para 1888 e pagamento de imposto de rendimento.....	3.351\$145

A assembléa geral aprovou por unanimidade o relatorio e reelegeu os membros da mesa e direcção que, segundo o art. 49º dos estatutos, haviam terminado o seu tempo de serviço, e os que estavam substituindo os falecidos, ficando constituídos da seguinte forma os corpos gerentes d'esta companhia:

Mesa da assembléa geral—Presidente honorario: Sua alteza o principe sr. D. Carlos; Presidente efectivo: Marquez da Foz; Vice-presidente: Joaquim Moreira Marques; Primeiro secretario: José Gregorio da Rosa Araujo; Segundo secretario: Rozendo Avelino Rodrigues.

Direcção—Effectivos: Julio Augusto Ferraz; Jorge de Mello; Jayme Arthur da Costa Pinto.—Substitutos: Emygdio Xavier Pires; José Maria dos Santos; Joaquim Pires de Sousa Gomes.

Conselho fiscal—Effectivos: Conselheiro Julio Marques de Vilhena; conselheiro Marianno Cyrillo de Carvalho; conselheiro Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro; conselheiro Lopo Vaz de Sampaio e Mello; Fernando Pereira Palha Osorio Cabral.—Substitutos: Visconde da Azarujinha; Dr. Carlos José de Oliveira; Domingos Pedro Rezende de Castro Constancio.

## COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Para os fins estabelecidos no artigo 48º, e em harmonia com o disposto no artigo 41º dos estatutos d'esta Companhia, é convocada a assembleia geral dos srs. accionistas, a reunirem na séde da Companhia, Avenida da Liberdade, 91, rez-do-chão, no dia 30 de abril proximo, pelas 2 horas da tarde.

Em conformidade do disposto no artigo 40º dos estatutos, são convidados todos os srs. accionistas habeis para tomarem parte na assembleia, a depositarem na caixa da mesma Companhia, até ás 2 horas da tarde, do dia 15 de abril proximo, os titulos das suas accões, em troca dos quaes cobrarão recibos nominativos indicando os dias dos depositos dos titulos, e que servirão de bilhetes de admissão.

NOVA COMPANHIA DOS ASCENSORES  
MECHANICOS DE LISBOA

São convidados os srs. accionistas d'esta companhia a entrarem com a 7.ª prestação das suas accões, na razão de 10 % ou sejam 5\$000 réis por cada uma, nos trinta dias que decorrem desde 5 do corrente até 5 de maio proximo, desde o meio dia até ás 2 horas da tarde no escriptorio da companhia, Travessa da Victoria, 74, 1.º, direito.

Os srs. accionistas da cidade do Porto podem efectuar as suas entradas no escriptorio dos srs. João Evangelista da Silva Mattos & C.ª, Praça de D. Pedro, 22.

## DIVIDENDO

O pagamento do dividendo complementar do anno de 1887 na razão de 750 réis por cada accão, livre do imposto de rendimento, votado pela assembleia geral, em sessão de 27 de março findo, ha de começar no dia 5 do corrente, e continuará todos os dias não santificados das 11 horas da manhã até ás 2 da tarde, no escriptorio da companhia, travessa da Victoria, 74, 1.º direito.

Os srs. accionistas da cidade do Porto podem receber no escriptorio dos srs. João Evangelista da Silva Mattos & C.ª, Praça de D. Pedro, n.º 22.

## SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO

## CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

*Modificação do serviço dos comboios*

Desde 5 de abril, inclusivé, o comboio expresso n.º 20, da linha do Douro, anunciado no cartaz A-30 de 16 de novembro de 1887, que partia do Porto para Barca d'Alva ás quintas-feiras, ficou partindo aos sabbados, conservando o mesmo horário.

ENCERRAMENTO DAS ESTAÇÕES CENTRAES  
DE MONSÃO E MELGACO

Desde o dia 8 de abril ficou suprimido o serviço de mercadorias de grande e pequena velocidade de ou para as estações centraes de Monsão e Melgaco.

No dia 15 terminou todo o serviço das referidas estações centraes.

COMPANHIA REAL  
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Desde o dia 11 do corrente a venda de supplementos de logares de luxo *Sleeping-car* dos comboios rápidos e dos ordinários, em que estas carroagens fazem serviço, deixou de efectuar-se na estação central da rua Aurea, onde era provisoriamente feita, passando a ter lugar na estação da companhia internacional dos Wagons-Lits e dos Grandes Expressos Europeus, na rua Nova do Carmo, n.º 31.

N'esta nova estação os viajantes podem ser esclarecidos em todos os detalhes e combinações de serviço dos comboios rápidos, não só em relação ás viagens internas em Portugal, como em todas as das linhas estrangeiras, em que o serviço dos comboios rápidos se acha em combinação.

A venda de bilhetes de caminho de ferro para os referidos comboios continua efectuando-se na estação central de Lisboa, rua Aurea, 262 e 264.

EMPREZA DO GUIA ANNUNCIADOR

ROCIO, ARCO DO BANDEIRA, 229 — LISBOA

PROPRIETARIA DO

Guia Annunciador e Indicador Official dos Caminhos de Ferro

E DO

GUIA OFFICIAL DOS CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL

Unicas publicações de caminhos de ferro approvedadas e subsidiadas pelas companhias e direcções dos caminhos de ferro de Portugal

Privilegio exclusivo para a venda nas estações das principaes linhas do paiz

Banco

DE

CREDITO NACIONAL

SOCIEDADE ANONYMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

72 — Rua dos Douradores — 72

DESCONTO DE LETRAS DA TERRA

Preferindo-se as de menor prazo

DEPOSITOS EM CAIXA ECONOMICA

A prazo e á ordem, segundo a tabella patente no escriptorio

EMPRESTIMOS SOBRE PENHORES

DE

Ouro, Prata, Papéis de Credito, Mercadorias depositadas na alfandega, e todos os mais objectos que offereçam segura garantia, tanto na séde, como nas suas quatro succursaes

- 1.<sup>a</sup> — Largo da Annunciada — 13
- 2.<sup>a</sup> — Calçada da Mouraria — 13
- 3.<sup>a</sup> — Rua da Horta Secca — 9
- 4.<sup>a</sup> — Rua do Livramento — 45

72, Rua dos Douradores, 72

LISBOA

AUGUST BLUMENTHAL - HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Sevilla, Malaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona

Expedições para Gibraltar

Por via de LONDRES

Serviço combinado dc 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, Naralmoral, Talarera de la Reina e Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferregal de Cima, 2

EM MADRID

Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

August Blumenthal - HAMBURGO

Diplomas de honra:  
Madrid  
e Valencia em 1883

FUNDIÇÃO PRIMITIVA VALENCIANA

E OFICINAS DE CONSTRUÇÃO

M. Maroco & C.<sup>o</sup>  
(Sucessores de Cases)

199, San Vicente, 199

PRENSAS HYDRAULICAS  
e de para fusos  
NORAS E BOMBAS  
de todos os sistemas

MATERIAL COMPLETO  
DE MINAS

Turbinas e Rodas hidráulicas  
Aparelhos para fábricas de chocolate

Fundição de todas as classes  
MAQUINARIA COMPLETA  
para a fabricação de  
ladrilhos, Mosaicos, Azulejos e Tijolos

Catalogos e prospectos gratis

14 primeiros premios  
em varias exposições

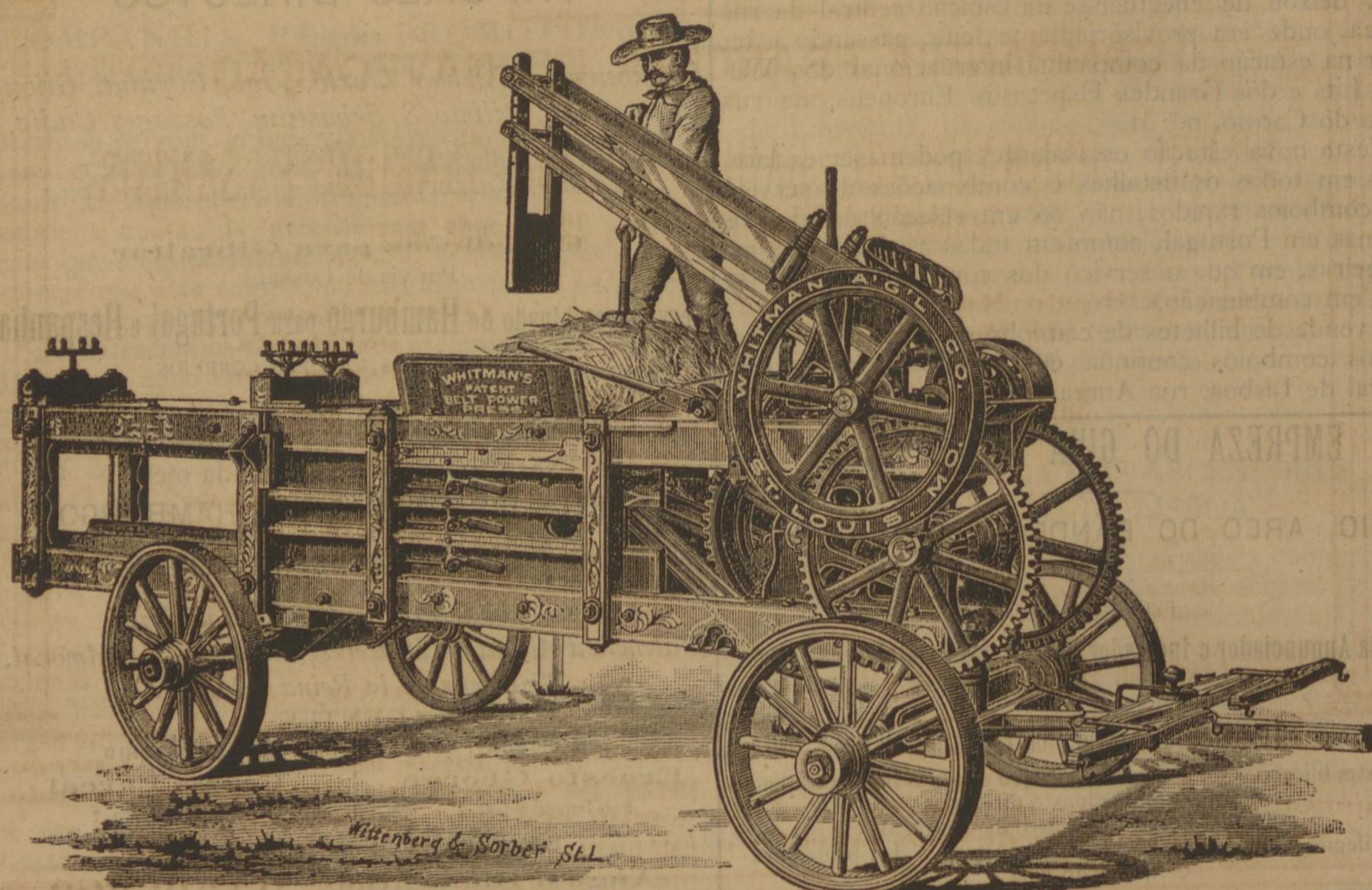
ARMADORES, PONTES  
Cadeiras de vapor  
GRUAS E TORNOZ  
Machinas de serrar

MOINHOS  
para arroz farinhas e azei-  
tonas

GRUAS DE VAPOR  
de 2 a 400 cavallos. Grande economia  
EM CONSUMO DE COMBUSTIVEL  
sem competencia

As nossas máquinas de vapor recommendam-se pela sua regularidade e perfeição para instalações de luz eléctrica

# 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.

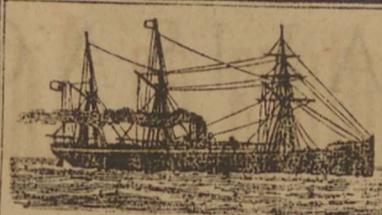
Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

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

Chargeurs Réunis



Chargeurs Réunis

## COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO

PARA O

BRAZIL, PERNAMBUCO, BAHIA, RIO DE JANEIRO E SANTOS

Saiadas de Lisboa a 2, 12 e 22 de cada mez

PELOS PAQUETES

Ville do Maranhão  
" de Pernambuco  
" de Maceió

Ville de Ceará  
" da Bahia  
" de Santos

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

PREÇO DAS PASSAGENS

	1.ª classe	3.ª classe		
	Ida	Ida e volta	Ida	Ida e volta
Pernambuco.....	65\$000	97\$500	27\$000	43\$200
Bahia.....	70\$000	105\$000	27\$000	43\$200
Rio de Janeiro .....	75\$000	112\$500	31\$500	51\$400
Santos .....	80\$000	120\$000	36\$000	57\$600

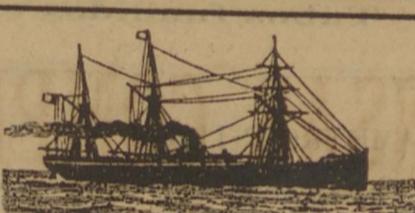
Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.º

F. Garay & C.ª

Estes vapores tem magnificas accommodações para passageiros. O preço das passagens comprehende vinho de mesa para as duas classes, tem 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

Para informação do pnblico avisa-se que a «Companhia da Mala Real Ingleza» mudou para todas as segundas feiras alterna das as saídas dos seus vapores de Lisboa a começar no mez de março, como abaixo se indica:

Segunda-feira 16 de abril

VAPOR TAGUS

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

Segunda-feira 30 de abril

VAPOR ELBE

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

As accommodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem 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 Capelistas, 1.º

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

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

Os paquetes d'esta Companhia partem de Lisboa em 9 e 23 de cada mez

EM 23 PARA

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

O vapor «Senegal»

No regresso do Brazil chegam a Lisboa, ordinariamente, em 12 a 14 e 26 a 28 de cada mez e seguem directamente para

BORDEUS

Este serviço é feito pelos magnificos vapores:

Congo, Gironde, Équateur, Niger, Orénoque e Sénegal

DA FORÇA DE 600 CAVALLOS

A bordo d'estes paquetes encontram-se as maiores commodidades, excellente comida, medico, creados portuguezes, etc.

PREÇOS RESUMIDISSIMOS

AGENTES

LISBOA  
TORLADES & COMPANHIA  
T. do Sequeiro das Chagas, 2

PORTO  
F. CHAMICO, FILHO & SILVA  
14, Rua do Ferreira Borges, 14

# 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 boca 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 diâmetro.

## 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 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	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 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	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 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	0,080	2,400	2,330	8	0,200	3,109	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

REPUBLICA ARGENTINA



## Escriptorio official de informação e propaganda em Portugal

Lisboa, Largo do Corpo Santo, 13, 1.<sup>o</sup> andar

ESTÁ ABERTO AO PUBLICO todos os dias não santificados, das 10 horas da manhã ás 5 da tarde, e bem assim a respectiva bibliotheca, composta da collecção de codigos, leis e decretos da Republica, publicações officiaes e particulares as mais importantes sobre o paiz, mappas, estatisticas de importação e exportação, principaes jornaes nacionaes e estrangeiros, etc., etc.

Informações verbaes sobre finanças, commercio, agricultura, industrias, sciencias, etc.

*Todas as informações pedidas por correspondencia serão satisfeitas á volta do correio*

Distribuem-se jornaes, mappas e diversas publicações officiaes para tornar conhecido e bem apreciado aquelle paiz

Serviço inteiramente gratuito, sem excepção

# DYNAMITE

### Fábrica na Trafaria

#### 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' Feuerheer Junior & C.º, R. Belmonte,

## Companhia Carris de ferro de Lisboa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

### BILHETES PESSOAES

N'este escriptorio todos os dias não santificados do meio dia ás 3 horas da tarde, desde o dia 16 do corrente, poderão ser tomados bilhetes pessoaes e intransmissiveis para transito em todos os carros que a companhia tiver em serviço do publico.

VALIDOS DESDE O DIA EM QUE FOREM TOMADOS ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1888

Pela quantia de

Réis: ..... 24.000

conforme as condições do costume patentes nas suas estações.

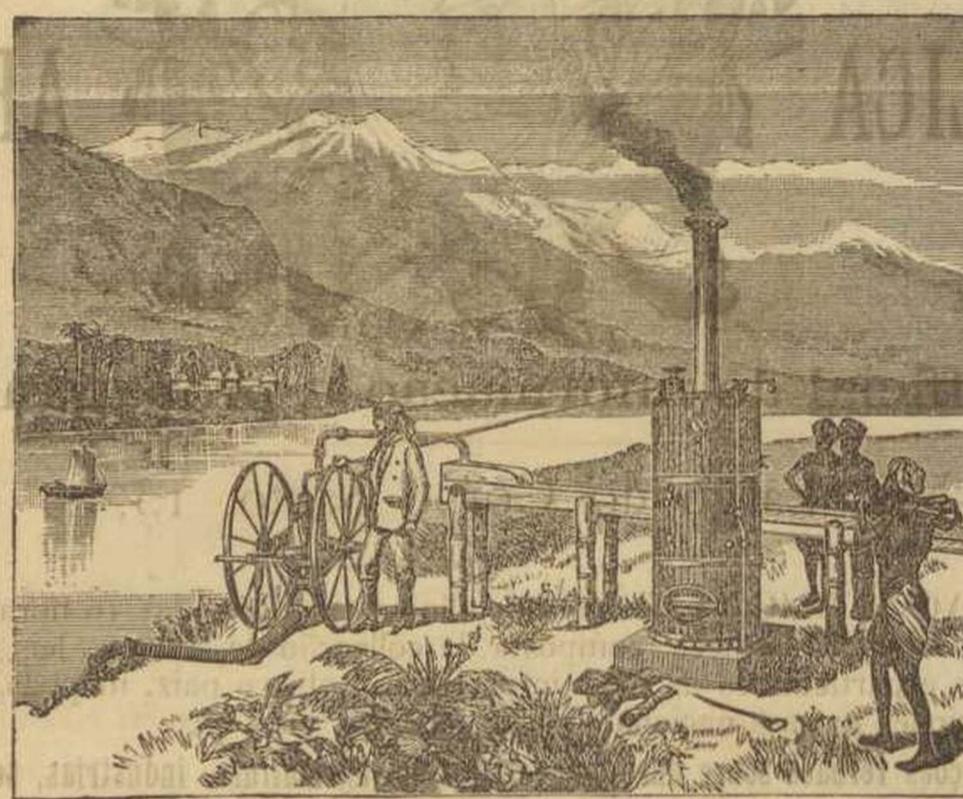
Escriptorio da companhia, 13 de abril de 1888.

O chefe do movimento

Henrique Howell.

# Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

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



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

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

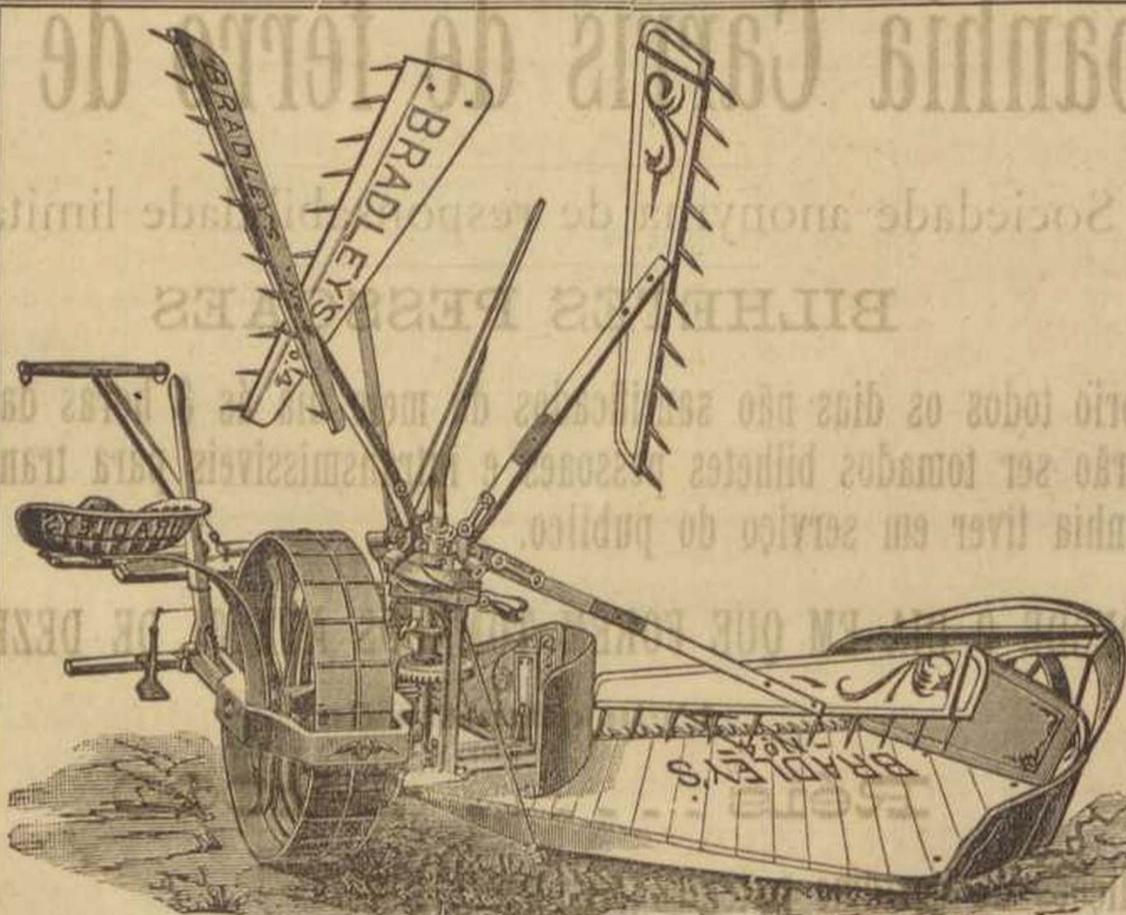
Adubos chimicos e organicos para todas as culturas unicos preparados em Portugal bem pulvorisados e premiados com Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

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

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

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

VACCINA «PASTEUR»  
PARA  
Gado



VACCINA «PASTEUR»  
PARA  
Gado

## TARIFAS REDUZIDAS NOS TRANSPORTES DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES