

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑA

NAVEGAÇÃO

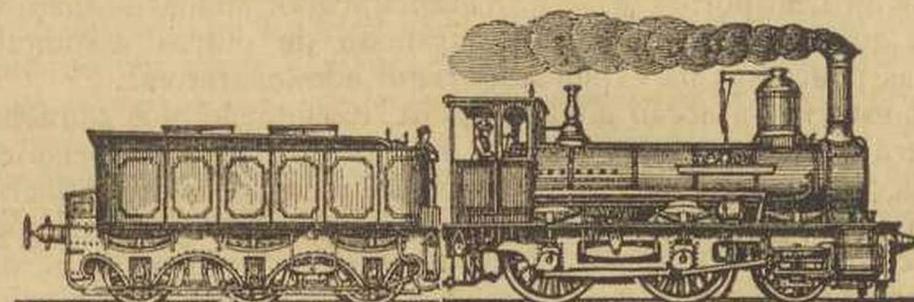
COMMERCIO

PORTOS

CORREIOS

TELEGRAPHOS

MINAS



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

*CASSIGNATURAS*

Portugal.....	Semestre Anno	1.400 réis 2.500
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

**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

O anexo do presente n.º são as novas tarifas especiaes das linhas do sul e sueste, a saber:

Tarifa especial n.º 2 de peq. velocidade para transporte de cereaes, farinhas, semeas e legumes secos.

Tarifa especial n.º 8 de peq. velocidade para transporte de azeite, vinho e vinagre.

Tarifa especial n.º 12 de peq. velocidade para transporte de palha e feno por wagon completo. Vide artigo na secção Tarifas.

Com os proximos numeros distribuiremos, entre outras, as especiaes do Sul e Sueste n.ºs 11, 14 e 15 para materiaes de construcção, adubos, máquinas agricolas, carvão, sal, etc.; a de bilhetes de ida e volta nas linhas de Cintra e Torres, etc.

Com os nossos numeros anteriores temos distribuido: Com o n.º 1 — Tarifa M. L. n.º 1 para mercadorias entre Portugal e Hespanha.

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

Com o n.º 4 — Tarifa da linha de Cintura de Lisboa — Tarifa n.º 2, do Minho e Douro, carvão de pedra, e ampliação da n.º 1, cortiça e casca.

**SUMMARIO**

EXPLORAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO PELO ESTADO E PELAS COMPANHIAS. — Por João Cândido de Moraes.

O CONGRESSO AGRICOLA E AS TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO.

PARTE OFICIAL. — Decretos de 26 de abril e 24 de maio e portarias de 25 e 29 de maio.

PARECER DÁ COMISSÃO NOMEADA PARA EXAMINAR A PONTE SOBRE O TEJO.

TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO.

## LINHA URBANA DE LISBOA.

## CAMINHOS DE FERRO DE TRAZ-OS-MONTES.

## CAMINHOS DE FERRO AZIATICOS.

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA.

Relatorio apresentado pelo conselho d'administração à assemblea geral ordinaria em Lisboa 21 de abril de 1888.

NOTAS VARIAS. — A fundição Manterola, O Saint-Gothard, Caminhos de ferro algerianos.

## BIBLIOGRAPHIA.

## CORRESPONDENCIA.

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS.

## SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO.

## ANNUNCIOS.

**EXPLORAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO PELO ESTADO E PELAS COMPANHIAS**

Com toda a attenção o artigo publicado no numero 4 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e a contestação á doutrina d'esse artigo firmada pelo distinto engenheiro A. C. Justino Teixeira; hésitei em tomar parte na controversia porque, alem de ter a consciencia da minha inferioridade me parecia de menor interesse a discussão da these no estado de generalidade em que ella foi posta. Resolvi-me, porém a fazel-o porque me lembrou que poderia ser nocivo que passasse sem ser contestada opinião de quem, pela propria autoridade e situação, tanto poderá preponderar, na definitiva resolução d'este assumpto. E' certo que não posso, nem tal pretendo, hombrear com o sr. Justino Teixeira, mas poderá este escripto, alias de tão insignificante valor, pôr alguém de sobre um aviso contra a opinião do douto engenheiro.

A questão reduz-se ao seguinte: dado «que a exploração dos caminhos de ferro por conta do estado não constitue uma das funcções que lhe são inherentes», pode ella, «em determinadas circumstancias ser uma das suas funcções indeclinaveis?» Opina o sr. Justino Teixeira pela affirmativa. Examinemos os principaes fundamentos d'essa opinião que, com a devida venia impugnamos.

O illustre engenheiro não se atreve a afirmar senão que em determinadas circumstancias pode a administração dos caminhos de ferro pelo estado, constituir para este uma obrigação indeclinavel.

Deduz-se, portanto, da propria affirmativa de s. ex.<sup>a</sup> que não é um facto geral esta conveniencia da administração pelo estado, porquanto só *circumstancias de-*

terminadas a podem tornar obrigatoria e assim, em regra, admite o sr. Justino Teixeira a preferencia da administração pelas companhias, que é a proposição da gazeta. Nem outra podia ser; porque se concebe facilmente e à priori, que podem haver circumstancias particulares, que invalidem a regra geral em casos determinados; mas d'ahi a annular essa regra ha uma distancia, que não me parece lícito transpor.

O illustre articulista teme que nos pequenos estados possa a accão de companhias poderosas na exploração de qualquer industria causar estorvos á accão governativa, originando perigos contra os quaes o governo não tenha sufficientes meios de accão.

Comprehende-se porem que possam os caminhos de ferro ser administrados por companhias, que não sejam tão poderosas, que possam arcar com os governos e, se se suppõe que a debilidade d'estes lhes não permitte lutar ainda com os adversarios mais fracos, então não ha administração possivel, nem neste, nem em qualquer outro ramo, porque organismos em tal estado de fraqueza não reagem, submettem-se a toda a especie de influencia.

Nem se adduza a conhecida historia dos caminhos de ferro do Sul e Sueste como exemplo dos estorvos, que á marcha governativa pode offerecer a influencia das companhias poderosas; porque, em primeiro logar, esses caminhos de ferro nunca estiveram em poder de companhias poderosas e o exemplo, se prova, prova demais, porque demonstra não sómente incapacidade do estado para administrar caminhos de ferro, mas incapacidade governativa na sua mais lata accepção.

Outro valor tem a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes e poude o governo, quando lhe convio e se resolveu a isso, exercer sobre a sua administração uma influencia decisiva.

Supponhamos, porem, completa a rede ferroviaria d'essa companhia: poderá ella exercer uma influencia malefica—é d'essa só, que tratamos, porque contra a influencia legitima não ha que argumentar—sobre as resoluções governativas, já pelos avultados capitais de que disporá, já pelas suas multiplices relações com os poderes publicos, já pela sua accão na industria dos transportes? As primeiras duas formas de influencia supoem o emprego de meios illegitimos que, por sua vez presumem uma immoralidade governativa, que, a existir, ái do paiz. A ultima influencia, natural e inherente á propria industria, pode ser conveniente ou inconvenientemente exercida, segundo a rede da companhia fôr, ou não fôr constituída, tendo-se em vista os interesses publicos. Se a companhia poder organizar a sua rede de modo que constitua em proveito proprio um monopolio, excluindo toda a especie de concorrença, evidentemente isso será nocivo á economia nacional; mas tem isso alguma cousa com o principio que se discute? Cumpre aos poderes publicos não permittir a constituição d'essa, ou de outra rede ferroviaria n'estas condições e, adoptada esta simples precaução, a concorrença corrigirá os desmandos das companhias de caminhos de ferro e regulará, segundo as leis geraes da sciencia economica, as condições da industria dos transportes, como nunca o poderão fazer as regras arbitrárias da administração oficial, tanto mais sujeitas a fluctuações irregulares, quando sobre elles influem circumstancias de ordem variada.

E, sem duvida, que assim como o governo é excellente administrador em tudo quanto depende da accão de elementos politicos, por isso mesmo que obedece a um influxo legitimo na sua esphera de accão, do mesmo modo o governo é pessimo administrador em tudo quanto deve ser alheio a influencias d'essa natureza.

Sem sair fóra do terreno da questão—os caminhos de ferro—que o digam essas desgraçadas directrizes dos caminhos de ferro do Algarve e de Torres Vedras. Foram as considerações technicas, ou em vez d'ellas outras de ordem politica que determinaram a escolha dos traçados respectivos? E as influencias que então se exerceram sobre esta questão fundamental da escolha de um traçado, annullar-se-hiam voluntariamente, quando se tratasse de outros assumptos dependentes do mesmo ramo administrativo?

A exploração dos caminhos de ferro essencialmente industrial, quer feita pelas companhias, quer pelos governos, tem de vizar ao lucro; é uma condicão *sine qua non* admittida como tal pelo sr. Justino Teixeira. A questão é de saber: 1.º se os governos devem prescindir d'este lucro; 2.º se existe algum interesse publico superior ao que o governo pode derivar immediatamente da exploração da industria dos transportes.

Ora a mesma ordem de razões que inhibem o estado de exercer tantas outras industrias lucrativas, deve, evidentemente, impedir-o de exercer especialmente esta; mas além d'isso o interesse publico aconselha tambem essa abstenção, por ser muito superior o que a nação pode auferir de uma boa organisação da industria dos transportes, ao que o estado poderia tirar directamente do exercicio d'essa industria.

O meu illustre collega acha especialmente perigosa para paizes que teem as suas finanças desorganisadas, a exploração dos caminhos de ferro pelas companhias; mas esquece que o emprehendimento de obras dispensiosas pelo estado apenas pode contribuir para aggravar ainda mais o mal estar das finanças de taes paizes, pela necessidade que lhes imporá de recorrerem ao credito em muito maior escala.

E não se diga que a fiscalisação do governo sobre as companhias é na generalidade nulla, ou de nenhum effeito e que isto seja inherente ao systema de administração dos caminhos de ferro por companhias por quanto o proprio sr. Justino Teixeira attribue esse defeito só á deficiencia das leis e regulamentos.

Emendem-se essas leis e regulamentos e a fiscalisação tornar-se-ha efficaz.

O distincto engenheiro presume que a fiscalisação do governo será mais efficiente sobre as linhas, que elle proprio administrar. Bem longe de o demonstrar, as innumerias reformas em todos os ramos de administração publica parecem provar que não se acham facilmente os meios convenientes de fiscalisação dos servicos publicos e que, a despeito dos reformadores, os abusos se introduzem n'esses servicos e se inveteram, sem ser possível extirpal-os.

O argumento da reducção de tarifas como meio de attenuar os desastres, que possam affligir uma dada região de um paiz, é mais especioso que real. Tal reducção, ou mesmo annulação, como no caso citado do sulfureto de carbone, representa um prejuizo effectivo, que o estado se impõe por motivos de ordem superior, em beneficio de uma dada zona; é um verdadeiro donativo a certos individuos, que teem de efectuar o transporte de mercadoria ou mercadorias especiaes; pois não pôde o estado, assim como isenta do pagamento de tarifas nos caminhos de ferro que administra, o que equivale a pagal-as elle proprio nas suas linhas, efectuar tal pagamento nas linhas administradas pelas companhias?

De resto as companhias entre nós tem feito nas regiões philoxeradas concessões identicas ás feitas pelo estado, se nos não enganamos e este facto ainda attenua o valor do argumento.

O illustre articulista argumenta com melhoramentos

introduzidos nas linhas do Minho e Douro como prova da sollicitude da administracão do estado. Quer S. Ex.<sup>a</sup> demonstrar que a administracão das duas linhas citadas é zelosa, intelligente e benemerita por todos os titulos? Seria o caso de exclamar: — Aos infieis, senhor, aos infieis! — Demasiado o sabemos para o contestar; mas não é de um caso particular que se trata. O que se afirma é uma proposição cuja generalidade não pôde ser restringida, porque em dado tempo e logar se não verifica o que só afirmamos de um modo geral e em these, mas não na hypothese!

E' tambem por isso que passamos em claro n'esta breve analyse os argumentos tirados de factos particulares, cujo valor só pôde aquillatar-se convenientemente, depois de feito o estudo das suas circunstancias caracteristicas.

Pode uma companhia administradora de caminhos de ferro praticar maus actos de administracão; pode, pelo contrario, o estado gerir os negocios da exploração de caminhos de ferro a seu cargo, de modo exemplar, que esses exemplos apenas provam que se não podem estabelecer em assumtos d'esta natureza regras universaes, mas unicamente geraes e n'essa qualidade sujeitas a excepções.

O principio do concurso para a execucão de obras e adjudicacão de fornecimentos, ou trabalhos, não é privativo dos governos; é regra seguida pelas companhias; mas os preceitos das administrações publicas são inflexiveis; não o sendo os das companhias, tecem estas, evidentemente, uma accão mais desembaraçada de estorvos e esta circumstancia pode em certos casos dar-lhe vantagens especiaes.

E se uma companhia prevaricar no uso d'essa faculdade? E se o estado fizer mau uso dos seus preceitos administrativos? retorquirei eu.

O meu illustre amigo sabe que todas as vantagens se podem transformar em inconvenientes, e que não ha instituição humana que os não tenha.

A questão é simplesmente relativa, e debaixo d'este ponto de vista a superioridade da administracão dos caminhos de ferro pelas companhias parece-me que tem uma vantagem decisiva sobre a administracão do estado.

CANDIDO DE MORAES.

### O CONGRESSO AGRICOLA E AS TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO

Em o nosso artigo anterior ficou implicitamente dado o nosso parecer com respeito á exigencia 3.<sup>a</sup>, 4.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> das conclusões da 4.<sup>a</sup> secção d'este memoravel congresso que diziam:

3.<sup>a</sup> — Que as tarifas dos transportes dos adubos, alfaias agrícolas e insecticidas, sejam muito reduzidas em todos os caminhos de ferro nacionaes e mesmo gratuitos nos do Estado em quanto durar a crise actual.

4.<sup>a</sup> — Que o retorno de quaequer taras vazias seja gratuito em todas as linhas e com um largo prazo; considerando se taras os saccos e caixas com garrafas; e quando transportadas em grande velocidade, que tenham tarifas reduzidas.

6.<sup>a</sup> — Que o transporte do gado miudo se faça por meio de material especial, onde possa ir um guardador e com tarifas muito reduzidas, tendo uma base proporcional ao peso e diferencial para as distancias.

Tratemos agora da 5.<sup>a</sup> que nos ficou intervallada, e que, pela sua importancia, não pôde deixar de nos merecer menção especial.

Diz assim:

5.<sup>a</sup> — Que as tarifas diferenciaes não tenham base que vá decrescendo além da fronteira.

A esta peregrina exigencia não chegou a commissão de mathematicos franceses, como não chegará ninguem que, embora por uma errada orientação de apreciação, possa dar conselho em tarifas de linhas ferreas.

Hoje que para a permutação dos artigos de conservação mais se guerreiam entre si os diversos paizes, defendendo as suas vias de transporte e os seus portos; hoje que a nossa capital prepara toda a margem direita do rio para a total transformação do seu porto; hoje que, á custa de tão largos sacrifícios, vamos dotar o paiz com os melhoramentos que se destinam a dar-lhe a importancia de um dos primeiros portos europeus, aproveitando as suas condições topographicas que o destinam a realizar o velho e grande ideal de ser o caes da Europa para a America, hoje, diziamos, vir aventure uma tal proposição só lembra ao... congresso agricola.

Pois a tarifa de base decrescente, é acaso um mero expediente para enriquecer linhas ferreas? Pois tudo quanto pôde concorrer para o augmento do transito de mercadorias n'um paiz como o nosso que, localizado n'um canto da peninsula, tem forçosamente que servir de intermediario para as relações entre o centro d'ella e os paizes estrangeiros, pode-se acaso prescindir da tarifa de longo percurso, que facilite a passagem pelo nosso territorio dos generos que, sem esse requisito buscariam portos que lhe ficam mais proximos.

Não obedece este systema á suprema lei da concordancia, a que o proprio congresso tanto attende nas suas considerações?

O que fizeram as linhas francesas quando viram o Saint Gothard arrebatar-lhes parte do seu trafego?

O que praticaram as linhas allemãs para enfraquecerem o commercio francez de exportação?

O congresso que, no seu relatorio demonstra ter estudado com tanta minudencia as tarifas estrangeiras, a ponto de ir descobrir a classificação das linhas do estado saxonio, lembrança que, confessamo-lo submissos, nunca tivemos, não desconhece por certo a imperiosa necessidade de existencia de tarifas internacionaes de base decrescente.

E' por meio das taes tarifas diferenciaes de base decrescente que o commercio de Hanover em logar de descer o Weser nos pequenos barcos em que o genero é condusido ao porto de Bremen, busca não poucas vezes Amsterdam para seguir ao estrangeiro e não nos consta que os agricultores belgas com isso se preoccupem.

Mas já que se citam como exemplo as tarifas de Saxe, bom é que citemos algumas disposições d'ellas que vemos em completa contradição com o que o congresso avancou a affirmar.

Na disposição 4.<sup>a</sup> do capitulo 1.<sup>o</sup> encontramos a classificação das mercadorias volumosas, ás quaes se applica mais 50 % da taxa ordinaria.

A primeira que figura na relação são as machinas agrícolas, quando não são *todas de ferro ou outros metais*.

Seguem sob o n.<sup>o</sup> 2 as arvores e arbustos, e a estes os casclos e toneis novos vazios, o feno, a palha, a cortiça e até os arcos de madeira para pipas.

Com respeito ao regresso gratuito das taras, que se exige na conclusão 4.<sup>a</sup> do congresso, que acima transcrevemos, diz a tarifa Saxonia:

«As taras usadas (saccos, casclos, caixas vazias), os preços do transporte, segundo a tarifa da classe das

expedições parciaes, serão calculados sob a base da metade do peso real da expedição, até o minimum de 20 kilogrammas como limite da reducção.

«As taras usadas em grande velocidade, ou em pequena, com valor declarado, ou prazo de entrega limitado, são excluidas d'esta concessão e transportadas nas condições da tarifa ordinaria das expedições parciaes.»

E já que estamos citando tarifas de estados que nunca (felizmente para a agricultura portugueza) serviram de norma para a tarificação dos transportes em Portugal, deixem-me citar-lhes a tarifa especial n.º 1, para cereaes, na Austria-Hungria, que é:

Por 1:000 kilogrammas:

Pelos 15 primeiros kilometros, 18 réis por kilometro.  
Por cada kilometro seguinte, 11,70 réis.

Para terminar comparemos as tarifas das nossas linhas ferreas com as dos estados que o congresso se lembrou e nos lembrou de citar:

As machinas agricolas tem nas linhas portuguezas, não a tarifa geral sem sobretaxa, mas tarifas especiaes, algumas que reduzem o typo kilometrico a 15 réis.

E não se exige que sejam todas ou quasi todas de ferro, porque na generalidade, não o são.

As arvores e os arbustos tambem se transportam por preços reduzidos; os cascos vazios, mesmo novos, não pagam tarifa geral nem sobretaxa alguma, mas o preço especial de 13 réis por tonelada e kilometro; a palha, a cortica, os arcos de madeira tudo tem tarifa especial reduzida e enquanto ao regresso das taras usadas faz-se gratuitamente em grande parte dos casos, e os cascos que veem com vinho para consumo em Lisboa são devolvidos á razão de 7 réis por tonelada e kilometro; os cereaes taxam-se em geral a 12 e a 10 réis.

Mas não admira que o congresso esteja em erro em relação ás tarifas estrangeiras; quando no relatorio com que precede as conclusões a que nos estamos referindo elle diz:

«Em França leva-se este principio tão longe, que até se transportam de graça, no retorno, os cestos e caixas que vão de Perpignan ou de Valencia de Espanha com generos horticulos para Paris. Estes generos teem tarifas baixas, em trens de grande velocidade para poderem supportar grandes distancias.

«Entre nós estes transportes são quasi desconhecidos, pelo preço elevado da tarifa. Só os galinaceos e ovos podem pagar-o. Que vantagem não seria para as hortas d'Elvas, por exemplo, o poderem tirar correntemente os seus productos ás praças de Lisboa e Porto?»

Como o artigo vai longo apenas respondemos:

1.º que desde muitos annos existem em todas as linhas portuguezas tarifas especiaes de grande velocidade para generos frescos que não só teem preços muito reduzidos como concedem o regresso gratuito das taxas varias para todos os generos a que elles são applicadas.

2.º que além d'estas ainda as linhas do Minho e Douro e Companhia Real teem uma tarifa combinada de grande velocidade que reduz o typo de transporte a 30 réis por tonelada e kilometro, para os fructos, aves, doces, arbustos etc.

Portanto se os productos das hortas d'Elvas não veem ao mercado de Lisboa é quando os productores não o querem e se não concorrem ao do Porto é porque as nossas provincias do norte abundam em fructos para não necessitarem das outras provincias.

Continuaremos.

## PARTES OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECCÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.ª repartição

### CAMINHOS DE FERRO

Pedindo o director da construção dos caminhos de ferro do Minho e Douro que, para a construção do lanço das linhas ferreas do Minho e Douro entre a estação do Pinheiro e a estação central das mesmas linhas ferreas nas proximidades da praça de D. Pedro na cidade do Porto, seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcela de terreno com o n.º 13, pertencente a D. Maria do Carmo de Sousa Neves, situada no logar das Fontainhas, freguesia do Bomfim, do bairro oriental, distrito do Porto; 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 da mencionada parcela, marcada 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 26 de abril de 1888.—REI.—*Emygdio Julio Navarro.*

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que, para a construção da linha ferrea urbana, entre a estação central nas proximidades da praça de D. Pedro e a linha de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, concedida por alvará de 9 de abril de 1887, seja declarada a urgencia da expropriação de quinze parcelas de terreno com os n.ºs 60, 62, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81 e 82, pertencentes: a n.º 60 a Juliana Basilisa Monteiro Galvão, a n.º 62 ao marquez de Penalva, a n.º 69 a Joaquim Antonio Fernandes, a n.º 70 a Antonio Maria da Costa, a n.º 71 a José Augusto Salles, a n.º 72 a José Joaquim Monteiro, a n.º 73 a Maria José Duarte da Silva, a n.º 75 a Antonio Varandas de Carvalho, a n.º 76 a André Avelino, a n.º 77 a Alexandre de Sousa, a n.º 78 a Ricardo Pereira Mello Bastos, a n.º 79 a Antonio Maria de Araujo, a n.º 80 a Maria Silveria Venancia a n.º 81 ao duque de Cadaval, e a n.º 82 á camara municipal de Lisboa, e situadas todas na freguesia do Sacramento, segundo bairro do concelho e distrito de Lisboa; 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 negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 24 de maio de 1888. REI.—*Emygdio Julio Navarro.*

Determina Sua Magestade El-Rei que a fiscalisação da exploração do ramal de Santa Apolonia a Bemfica, fique a cargo da direcção da fiscalisação das linhas ferreas de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, e de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos.

Paço, em 25 de maio de 1888.—*Emygdio Julio Navarro.*

Para o conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 2 de corrente, pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de uma variante entre os kilometros 15:489,79 e 16:802,13 do 3.º lanço da 1.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendido entre a Ribeira de Ocresa e Villa Velha de Rodam, devendo ser submettidos á approvação do governo os projectos das pontes metalicas comprehendidas entre os limites da mesma variante.

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

Paço, em 29 de maio de 1888.—*Emygdio Julio Navarro.*

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

PARECER DA COMISSÃO NOMEADA PARA EXAMINAR  
A PONTE SOBRE O TEJO

Ministério das obras públicas, comércio e indústria—Repartição de caminhos de ferro.—Copia.—Direcção fiscal dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta e de construção da rede urbana e ramal de Cascaes.—III.<sup>mo</sup> e ex.<sup>mo</sup> sr.—A comissão nomeada por despacho de s. ex.<sup>a</sup> o ministro das obras públicas, de 12 de março próximo findo, para examinar a ponte sobre o Tejo e dar o seu parecer sobre as garantias de segurança que esta obra de arte oferece, vem hoje dar conta da importante missão que lhe foi encarregue.

O taboleiro da ponte do Tejo mede em todo o seu comprimento 496 metros e é suportado por madres descontínuas, inferiores e de rotula, com 2,65 de altura e bem contraventadas, que se elevam 15 pilares formados de 3 grossos cilindros de ferro fundido ligados entre si por fortes cruzes de Santo André. Estes cilindros, com enchimento de beton e o diâmetro exterior de 1,83 são constituídos por anéis sobrepostos de altura igual a este diâmetro e encimados por capacetes de figura pyramidal troncada, sobre os quais assentam as extremidades das madres cada tramo.

O conjunto dos pilares forma três extensas fileiras de cilindros dirigidos no sentido transversal à corrente do rio, que podem distinguir-se, pela posição relativa que ocupam em fileira do norte, do sul e do centro. É somente nestas duas fileiras que se apoiam as madres do actual taboleiro, que é de uma só via, em conformidade do disposto no artigo 3.<sup>o</sup> do contrato definitivo de 14 de setembro de 1859.

O dia 7 de novembro de 1862 foi o da abertura d'esta ponte à exploração, que logo nos primeiros tempos denunciou a existência de fendas nos cilindros dos pilares, as quais, limitadas primeiro à extensão de um só anel, se prolongaram algumas sobre os anéis contíguos e seguidamente sobre outros.

Este facto, cuja origem deu lugar a diversas hypotheses, fez nascer presunções acerca da menos regular construção d'aquela ponte, que, pela sua grandeza e elevação, era, e ainda hoje é, no nosso paiz a obra mais notável no seu gênero.

As apprehensões uma vez suscitadas nunca mais deixaram de existir, e o aparecimento de uma nova fenda era um acontecimento que vinha exalar as duvidas sobre a segurança do transito na localidade; e tão preocupados andavam os animos a tal respeito que a descoberta de uma pequena racha no anel mais superior do cilindro do sul no 4.<sup>o</sup> pilar, a contar da margem direita, fez que o governo, pela entidade do seu fiscal technico, intimasse a companhia real, no dia 4 de dezembro de 1871, a interromper a passagem de comboios sobre a ponte do Tejo; e logo no dia seguinte e a pedido da mesma companhia, foi nomeada uma comissão para examinar aquella nova ruina e apreciar a sua importância e o estado geral da ponte (*Diário do governo* n.º 287).

Precintas de ferro forjado, como se haviam aplicado aos anéis anteriormente fendidos, foi o remedio aconselhado para evitar o progresso da recente solução de continuidade, que, sendo como era, no anel imediato ao capacete, receiou-se que o possesse invadir, engravescendo notavelmente a pouco lisonjeira opinião que já se formara da estabilidade de tão importante obra, e do perigo que corriam, como consequencia necessaria, os comboios que ali passavam.

O tempo, porém, ocupou-se, como de costume, de esmorecer as desagradáveis impressões que as providencias governativas haviam causado no animo do publico; e os machinistas da companhia, obedecendo à natural audacia da sua classe, em breve esqueceram os preceitos e recomendações de prudencia na passagem d'aquela ponte, que por vezes transpozeram com velocidade demasiada, que, sendo sempre condenável em obras de arte d'esta especie, tinha na occasião o duplo cunho de ardideza inconsciente e de protesto arriscado contra as medidas precautorias, que a administração superior pouco antes ordenara.

O anno de 1876 encarregará-se de demonstrar experimentalmente o exagero dos preconceitos, que vogavam com relação á ponte do Tejo.

As aguas d'este rio por tal forma se avolumaram em dezembro d'aquele anno, que atingiram a altura superior a 15 metros, referida ao ponto mais baixo do leito do rio, no local da ponte, frizando os capiteis dos seus cilindros e sobrepujando consideravelmente a maior cheia conhecida. E, para melhor comprehensão dos grandes esforços a que então resistiu a ponte do Tejo, convém saber que á accão da torrente caudal acrecia a circulação de comboios, que não foi interrompida n'estas graves circumstanças.

A cheia de 1876 marcou uma época na existência da ponte do Tejo, pelo conjunto das circunstancias descriptas e do facto de já existirem 113 precintas nas suas fileiras de cilindros, que sustentam o seu taboleiro, pertencendo 71 á fileira do centro e 42 á do sul. Estas faxas distribuiam-se desigualmente pelos diferentes cilindros, e mais se acumulavam no 4.<sup>o</sup> e 14.<sup>o</sup> pilares, que tinham, o primeiro, 10 cm cada um dos dois cilindros d'aquellas fileiras, o segundo, igual numero no cilindro do meio e 13 no do sul.

A ruina manifestada nos pilares da ponte do Tejo pareceu ter dado a nota da sua graveza, e as posteriores soluções de continuidade, descobertas nos seus cilindros, não poderam já sobre-saltar, como anteriormente, o animo das pessoas encarregadas da sua conservação e vigilancia. Comboios de mercadorias com 60 e mais veículos, ocupando a quasi totalidade do seu comprimento, passaram sobre aquella ponte, e outros de passageiros, com velocidades progressivamente crescentes, a têem transposto, sem que outro indicio de ruina apparecesse. Verdade é, porém, que novas precintas de ferro vieram aumentar o numero das que existiam, e a comissão, no exame que passou á importante obra de arte em questão, poude verificar a existencia de 152 nos 30 cilindros das fileiras do centro e do sul, o que denuncia um aumento de 39 d'estas faxas desde o ultimo dia do anno de 1876, correspondendo 13, a fendas preexistentes, que naturalmente se alongaram, e 26 a 16 outras, que posteriormente apareceram em anéis que as não tinham, sendo ainda hoje os pilares 4.<sup>o</sup> e 14.<sup>o</sup> aquelles onde ha maior numero de precintas, que não excede neste as que foram referidas, e apenas acresceram 7 n'aquelle, por effeito de uma nova fenda em cada um dos dois cilindros, o do sul e o do centro.

Alem das soluções de continuidade nos anéis dos pilares, que não têm aumentado desde 1885, a comissão não encontrou outros indicios de ruina na ponte do Tejo, nem na verticalidade, que verificou, dos seus cilindros, nem no estado das suas madres e taboleiro, que reconheceu ser bom, e consequentemente é de parecer que esta ponte não offerce hoje menos probabilidade de segurança que em dezembro de 1876, quando supportou a maior provação a que tem sido submetida. E se, menos forte n'esta opinião pelo minucioso exame que lhe passou, tivesse de propor medidas de precaução, a comissão não iria alem d'aquellas que actualmente ali se praticam, por effeito da proximidade em que está a nova ponte em construção, o que aconselha, para garantir a segurança do pessoal n'ella ocupado, e facilitar o lançamento do seu taboleiro continuo, a redução de velocidade nos comboios que transpõem a antiga ponte, até tornar possível a sua parada instantanea. Para este fim foi determinado que os comboios ascendentes recebam na estação da Praia um piloto, que, colocado na parte mais anterior da locomotiva, observa cuidadosamente a linha a percorrer, e verifica, pelo tempo gasto, se a velocidade de marcha é de 8 kilómetros por hora até além do encontro leste cerca de 400 metros, onde estes comboios param para largar o piloto, o qual, n'esta localidade e para os mesmos effeitos, toma os comboios descendentes, que só deixa n'aquelle estação.

Foram certamente estas precauções que occasionaram o receio, que parece existir em alguns espíritos, de transpor a ponte do Tejo em comboios; sendo contudo certo que taes providencias, não tendo sido exigidas pelo estado d'esta ponte, garantem do melhor modo a segurança na sua passagem. E bem avisada é a companhia real quando, apercebendo-se para o muito proximo assentamento da segunda via, previne ao mesmo tempo perigos remotos e desconfianças prematuras, solidando as obras de arte em harmonia com a estabilidade e segurança que pretende dar ás suas linhas.

Deus guarde a v. ex.<sup>a</sup> Lisboa, 2 de abril de 1888. — III.<sup>mo</sup> e ex.<sup>mo</sup> sr. conselheiro director geral das obras públicas e minas. — Jacintho Heliodoro da Veiga — Augusto Pinto de Miranda Monte negro — João Gualberto Povoas.

Está conforme. — Repartição de caminhos de ferro, em 5 de abril de 1888. — O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

## TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO

Começam hoje a vigorar nas linhas do sul e sueste as novas tarifas especiais de transporte em pequena velocidade, ás quais já nos referimos em o nosso numero anterior, e que tem por fim beneficiar os productos agrícolas na sua passagem por aquellas linhas.

Hoje distribuímos ao publico 3 d'essas tarifas que são as seguintes:

### N.<sup>o</sup> 2, cereaes, farinhas e semeas

Para estas ultimas mercadorias mantem-se as bases da que estava em vigor desde 1883. Para os cereaes e legumes são reduzidos os typos de transporte a 14 réis por tonelada e kilometro para os percursos de 100 quilometros, e a 12 réis para os superiores; para os tremocós os preços são respectivamente de 10 ou 8 réis por 1:000 kilogrammas e kilometro segundo o percurso.

Além d'isso é permitido o regresso gratuito dos sacos vazios, concessão que é nova nas linhas portugue-

zas, para este genero de transportes, e de grande vantagem para os expedidores.

#### N.º 8, azeite, vinho e vinagre

Os preços para o transporte d'estes generos foram igualados aos que vigoram nas linhas de leste e norte, com pequenas modificações.

O azeite que nas linhas do sueste era taxado por tarifa geral, paga hoje 25 réis por 1000 kilogrammas e kilometro nos percursos até 100 kilometros e 20 réis nos superiores.

O vinho e vinagre que pagavam 20,50 réis ficam pagando pela nova tarifa 20 réis até 100 kilometros e 16 réis nos percursos maiores do que este, sendo além d'issso reduzido o minimum de expedição de 1000 kilogrammas que era, pela tarifa de 1883, a 500 kilogrammas, o que permite que uma expedição composta de *um só casco*, gose já d'estes preços reduzidos.

#### N.º 12 palha e feno em saccas prensado por wagon completo

A modificação introduzida n'esta tarifa consiste, não sómente na redução do preço minimum de transporte que era de 13<sup>0</sup>500 réis e passou a 12<sup>0</sup>000 réis, como na inclusão da palha prensada que é uma nova forma de acondicionamento d'estes transportes, desde que as compressoras Whitman foram introduzidas em Portugal.

Com estas duas modificações que, á primeira vista, não se afiguram d'uma radical importancia, o custo do transporte d'esta mercadoria, n'aquella rede, ficou reduzido a menos de *um quinto* do que era antigamente, porque, sendo a applicação d'aquelle preço feita *por wagon*, isto é, sem se tratar de peso (que em todo o caso é o da carga maxima do wagon) e conseguindo-se com o uso das prensas Whitman reduzir oito vezes o volume da palha, como o demonstrámos em o n.º 2 d'esta *Gazeta*, tratando d'essas machinas, pode-se carregar no wagon porção superior a quatro tantos mais do que se carrega ali hoje, segundo o velho costume da palha vir em saccas ou panaes.

E' portanto uma das mais reduzidas em preço a tarifa que hoje distribuimos.

### LINHA URBANA DE LISBOA

#### A PERFURAÇÃO DO TUNNEL

Ficou aberto em toda a sua extenção, em a noite de 23 para 24 de maio findo o grande tunnel da linha urbana, entre a Avenida e Campolide.

A' 1 hora d'essa noite os trabalhadores de um e outro lado disputavam alegremente entre si qual dos dois turnos removeria a ultima pedra que os separava, e cahida esta abraçavam-se com effusão sem comtudo atravessarem o ponto de juncção da abertura, esperando, como é de uso que os seus engenheiros o fizessem.

A empreza Bartissol e Duparchi, logo que teve noticia do auspicioso facto, convidou diversas pessoas, engenheiros, jornalistas e outros para a travessia que teve logar ás 5 horas da tarde, percorrendo-se a pé toda a extensão do tunnel desde Campolide, vindo sahir ao terreno da nova estação central onde foi servido um eopo de champagne com que se fizeram entusiasticos brindes.

A' entrada do tunnel do lado do norte tocava uma banda de musica, e tanto ahi, como do lado da Avenida havia embandeiramento e arcos de verdura.

A companhia real dos caminhos de ferro gratificou os operarios que trabalham n'esta importantissima obra.

Em o nosso numero anterior no mappa que publicámos dava-se como falso de perfurar apenas 51 metros de pequena galeria.

Isto era no dia 13. Em 10 dias, portanto, avançaram-se esses 51 metros de pequena galeria adiantando-se tambem consideravelmente os outros trabalhos.

Está, portanto, aberta em toda a sua extensão esta grande via subterranea que será uma das glorias da engenharia portugueza fazendo a admiração dos estrangeiros.

### CAMINHOS DE FERRO DE TRAZ-OS-MONTES

Começamos hoje a publicar na integra, ou em extrauto as representações que teem sido dirigidas á camara dos senhores deputados, pelas camaras municipaes e outras corporações importantes do paiz, pedindo a construccion ou o prolongamento de linhas ferreas ao norte do Mondego, ás quaes já nos referimos em o nosso numero anterior.

Então dissémos que em breves dias seria apresentada nas camaras a proposta do sr. ministro das obras publicas sobre este assumpto, de uma importancia vital para aquellas provincias, pelo menos eram essas as disposições do governo.

Todavia a marcha dos trabalhos do congresso electivo nos ultimos dias, não tem permittido a apresentação d'essa proposta, como de outras que, talvez, por motivos bem estranhos á vontade d'aquelle a quem interessam, não possam vêr a luz da camara n'esta sessão.

Lastimamos o facto que não duvidamos classificar de bem contrario á prosperidade do paiz, em geral, e d'aquelleas importantes provincias, em especial.

As representações são as seguintes:

#### DA CAMARA MUNICIPAL DE MACEDO DE CAVALHEIROS

Senhores.—A camara municipal de Macedo de Cavalleiros, districto de Bragança, interpretando fielmente as justas aspirações dos povos que administra, vem respeitosamente perante a camara dos senhores deputados da nação representar a necessidade inadiável de se dar o maximo desenvolvimento á viação ordinaria, excepcionalmente atrasada do districto de Bragança, e bem assim a de ser promptamente decretado o plano da viação accelerada da provinencia de Traz os Montes.

Justifica-se esta pretensão pelas vantagens geraes de facil comunicacão entre os povos e de rapido transporte dos productos industriaes e agricolais, o que já agora seria não só ocioso, senão impertinente discutir, mas ainda pela necessidade especialissima de proporcionar trabalho ás classes menos favorecidas da fortuna, cada dia mais atormentadas pelos flagellos que têem devastado a vinha e atacado diversos ramos da agricultura.

Pedimos especialmente a vossa attenção e sabias providencias sobre a necessidade de decretar o prolongamento até Bragança do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella; porque, limitado elle entre estes dois pontos, atravez de um terreno bravio e deserto, nunca poderá ter movimento que possa compensar, nem ainda remotamente, os encargos da sua construccion, enquanto esta, desde Mirandella até Bragança, não offerece dificuldade, atravessando a linha a maior parte d'estes concelhos e todo o de Macedo de Cavalleiros, que são ricos e os mais populosoos do districto, participando das vantagens da vizinhança os importantes concelhos de Vimioso e de Vinhaes.

Esta camara, pois, esperando que o governo de Sua Magestade se desempenhará do compromisso solemnemente contrahido, submettendo á vossa esclarecida apreciação as propostas convenientes, pede aos srs. deputados da nação se dignem conceder-lhe a sua approvação.—E. R. M.

Macedo de Cavalleiros, 11 de abril de 1888.—(Seguem-se as assinaturas.)

#### DA CAMARA MUNICIPAL DE VINHAES

Senhores.—A camara municipal de Vinhaes, interpretando fielmente as justas aspirações dos povos que administra, vem respeitosamente perante a camara dos senhores deputados da nação representar a necessidade inadiável de se dar o maximo desenvolvimento á viação ordinaria, excepcionalmente atrasada, do districto de Bragança, e bem assim a de ser promptamente decretado o plano da viação accelerada da provinencia de Traz os Montes.

Justifica-se esta pretensão pelas vantagens geraes da facil comunicação entre os povos e do rápido transporte dos productos industriaes e agrícolas, o que já agora seria não só ocioso, senão impertinente discutir; e sobretudo se justifica pela necessidade especialissima de proporcionar trabalho ás classes menos favorecidas da fortuna, cada dia mais atormentadas pelos flagelos que teem devastado a vinha e atacado os mais importantes ramos da agricultura.

Pede especialmente esta camara a vossa esclarecida attenção e sabias providencias sobre a necessidade de se prolongar até Bragança o caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella, porque limitado elle entre dois pontos tão proximos, atravez de um terreno bravio e deserto, pois que em todo o seu trajecto não atravessa uma unica povoação, nunca poderá ter movimento que possa, nem ainda remotamente, cobrir os encargos da sua construcção; enquanto esta, de Mirandella a Bragança, não oferece dificuldade, atravessando a linha e mais partes d'estes dois concelhos e todo o de Macedo de Cavaleiros, que são ricos e os mais populoso do districto, participando das vantagens da vizinhança os dois importantes concelhos de Vinhaes e Vimioso.

Esta camara, pois, esperando que o governo de Sua Magestade se desempenhará do compromisso solememente contrahido, submettendo á vossa esclarecida apreciação as propostas convenientes — Pede aos senhores deputados da nação se dignem conceder-lhes a sua approvação. — E. R. M.

Vinhaes, em sessão de 11 de abril de 1888. — (Seguem-se as assignaturas.)

#### DA CAMARA MUNICIPAL DE BRAGANÇA

Senhores. — A camara municipal do concelho de Bragança, interpretando fielmente as aspirações dos povos que administra, vem respeitosamente perante a camara dos senhores deputados da nação representar a necessidade de se dar o maximo desenvolvimento á viação ordinaria, excepcionalmente atrasada, do districto de Bragança, e bem assim de ser promptamente decretado o plano da viação acelerada da província de Traz os Montes.

Justifica-se esta pretensão pelas vantagens geraes da facil comunicação entre os povos e do rápido transporte dos productos industriaes e agrícolas, o que já agora seria não só ocioso, senão impertinente discutir; e sobretudo se justifica no momento actual pela especialissima necessidade de proporcionar trabalho ás classes menos favorecidas da fortuna, cada dia mais atormentadas pelos flagelos que teem devastado a vinha e atacado os mais importantes ramos da agricultura.

Pede especialmente esta camara a vossa esclarecida attenção e sabias providencias sobre a necessidade de se prolongar até Bragança o caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella, porque limitado elle entre dois pontos tão proximos, atravez de um terreno bravio e deserto, pois que em todo o seu trajecto não atravessa uma unica povoação, nunca poderá ter movimento que possa, nem ainda remotamente, cobrir os encargos da sua construcção; enquanto esta, de Mirandella a Bragança, não oferece dificuldade, atravessando a linha e mais partes d'estes dois concelhos e todo o de Macedo de Cavaleiros, que são ricos e os mais populoso do districto, participando além d'isso das vantagens da vizinhança os importantes concelhos de Vimioso e de Vinhaes.

Esta camara, pois, esperando que o governo de Sua Magestade se desempenhará do compromisso solememente contrahido, submettendo á vossa esclarecida apreciação as propostas convenientes — Pede aos srs. deputados da nação se dignem conceder-lhes a sua approvação. — E. R. M.

Sala das sessões da camara municipal de Bragança, 10 de abril de 1888. — (Seguem-se as assignaturas).

Continuaremos a publicação d'estes importantes documentos.

#### CAMINHOS DE FERRO AZIATICOS

Por telegramma de S. Petersburgo em 27 soube-se que n'esse dia chegou a Samarkand o primeiro comboio da via-férrea da Asia central, com o general Annenkoff, varias deputações, os convidados estrangeiros e muitos jornalistas. Parou junto do mausoléu de Tamerlan, sendo alli recebido pelas autoridades locaes, por uma embajada do khan de Bokhara e por immensa multidão de povo.

Reinou grande entusiasmo, e houve salvas de artilleria. Seguiu-se um grande almoço em casa do tenente general Rosenbach, governador geral do Turkestán, o qual fez um brinde ao general Annenkoff, director da construcção do caminho de ferro transcaspiano.

#### COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

##### RELATORIO APPRESENTADO PELO CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO Á ASSEMBLÉA GERAL ORDINARIA REUNIDA EM LISBOA 21 DE ABRIL DE 1888.

Senhores: Nos termos dos artigos 43.<sup>º</sup> e 49.<sup>º</sup> dos estatutos, reunimos-nos em assembléa geral para vos expor a situação da Companhia em 31 de dezembro de 1887, resolver sobre o balanço e contas do exercicio e votar sobre as outras resoluções inscriptas na ordem do dia.

Ha um anno esperavamo que os resultados do exercicio de 1887 seriam mais elevados que os de 1886, porque viamos desde esta época, um desenvolvimento contínuo e progressivo nos diversos ramos do nosso tráfego.

Estas previsões ter-se-hiam realmente realizado se as transacções concernentes ao sal e vinho que formam uma notável parte dos nossos transportes em pequena velocidade, não fossem repentinamente reduzidos por causas que não podemos precisar.

D'uma parte o governo hespanhol annunciava o seu tractado de commercio com Portugal e esta medida dava em resultado elevar a 57400 réis por tonelada os direitos d'entrada do sal em hespanha, que eram unicamente de 900 réis.

D'outro lado, por falta d'accordo entre os vinhateiros da Beira e os compradores franceses, uma grande parte dos vinhos da Beira, ficou nas adegas ou foi transformado em alcohol.

É a estas duas circunstancias que devemos attribuir a grande diminuição dos nossos transportes de pequena velocidade.

Eis, pelo que respeita ao vinho, a comparação com o anno precedente:

	1888	1887	Diferença a menos em 1887	Diminuição p. c. em 1887
	TON.	TON.	TON.	TON.
Tonelagem.....	22:574 RÉIS	12:264 RÉIS	10:310 RÉIS	46 %
Productos.....	34.979:400	18.615:420	16.363:800	47 %

Apressamo-nos a acrescentar que, apesar d'estas circunstâncias desfavoraveis, o total do tráfego deu resultados muito pouco diferentes dos obtidos em 1886.

Isto é devido tanto á progressão dos outros ramos do nosso tráfego, como a uma economia mais rigorosa ainda, que nos permitiu, sem nada descuidar dos serviços do material e da via, fechar a nossa conta de exploração com um saldo a favor sobre 1886.

Sentimos ter de vos dizer que os nossos trens na Pampilhosa esperam ainda a sua correspondencia directa com os da linha de Lisboa. Não nos cançaremos com tudo de apresentar, sobre este assumpto ao governo, observações que se appoiam tanto no interesse do publico como no da companhia.

Com respeito ao melhoramento tão necessário do porto da Figueira, e aos trabalhos das estradas que devem comunicar as nossas estações que não teem ainda meios faceis de comunicação com as regiões correspondentes, continuamos igualmente, a sollicitar dos poderes publicos as soluções rapidas e favoraveis, sobre este assumpto. Alguns troços de estrada teem sido construídos este anno, mas não poderão utiliar ao nosso tráfego, senão quando as outras partes estejam concluidas.

Examinemos agora as principaes contas de receita e despesa.

##### RECEITA

A receita bruta elevou-se a 328:243:134 réis ou sejam réis 1:007:402 por kilometro explorado e por anno.

Deduzindo-se o imposto sobre os transportes, a portagem devida á companhia real, etc., resta uma receita de 311:030:056 réis, correspondente a 1:229:367 réis por kilometro explorado e por anno.

A diferença a menos sobre o exercicio de 1886 é apenas de 1:321:596 réis, ou seja menos de meio por cento.

A receita de viajantes elevou-se a réis 118:337:212, havendo um aumento de réis 5:960:599, ou seja 5% sobre o exercicio precedente.

Temos igualmente aumentos sobre as bagagens e cães, que produziram 3:806:949 réis, mais 405:936 réis que em 1886, perto de 10%, e sobre as recovagens, cujo total foi de 20:112:060 réis, mais 3:077:692 réis, havendo pois um aumento superior a 15%.

Em contrario pelas razões acima indicadas as receitas de pequena velocidade foram de 158:905:978 réis, menos 1:079:040, réis que em 1886.

Se os transportes de vinhos tivessem tido o mesmo incremento que em 1886, teríamos obtido um aumento de cerca de réis 5:400:000.

## DESPEZA

As despesas elevaram-se a .....	Réis 165:348\$840
Em 1886 foram de .....	" 167:180\$130
Menos em 1887 .....	" 1:831\$290

Esta diminuição que nós já tínhamos indicado, teria sido mais sensível se não tivessemos sofrido um notável aumento de impostos aplicáveis aos funcionários e agentes da companhia residentes em Portugal, facto que explica a elevação de despesas do capítulo 2.º (administração de Lisboa).

As despesas totaes de 1887 correspondem a 655\$553 réis, por kilometro explorado por anno, em lugar de 660\$790 réis de 1886, e a 511 réis por kilometro de trem em lugar de 522 réis de 1886.

## EXCESSO DA RECEITA SOBRE A DESPEZA

O excesso da receita sobre a despesa é de ...	Réis 145:681\$218
Foi em 1886 de .....	" 145:171\$524

Ha portanto em 1887 um pequeno aumento de " 509\$694

Em resumo, os resultados do presente exercicio são, com pequenissima diferença os mesmos que no anno anterior.

Em novembro de 1887, quando fixamos o juro a pagar em 31 de dezembro seguinte, os resultados completos do exercicio não eram conhecidos.

Julgamos então prudente não distribuir mais de 540, o que elevou a 900 réis os juros pagos no correr do exercicio. Mas as receitas do mez de dezembro foram tão favoraveis, que ficava disponível uma somma importante, segundo a conta seguinte :

Resto do exercicio de 1886	
Reserva para necessidades imprevistas .....	Réis 28:248\$894
Excesso de receita sobre a despesa durante o exercicio .....	" 145:681\$218
Somma .....	" 173:930\$112

Pagou-se	
Em 30 de junho de 1887	
2.ª prestação sobre o coupon n.º 12 a razão de 360 réis	43:602\$220

Em 31 de dezembro de 1887	
3.ª prestação sobre o coupon n.º 12 a razão de 360 réis	65:403\$180

Gastos relativos aos pagamentos sobre os coupons .....	1:224\$574
Sellos e outros gastos sobre os coupons d'obrigações .....	8:785\$746

Total .....	" 119:015\$720
Fundo disponivel .....	" 54:914\$392

Resolvemos deduzir d'este excesso a quantia necessaria para o completo pagamento do coupon n.º 12 (216 réis por titulo), mais o imposto de rendimento e os gastos da comissão .....	" 26:782\$623
A diferença .....	" 28:131\$769

será reservada quer para installações novas e melhoramentos no material, quer para necessidades imprevistas.

O resto de 216 réis sobre o coupon n.º 12 será pago no seu vencimento em 30 de junho, ao mesmo tempo que uma prestação sobre o coupon n.º 13 cuja importancia será então determinada.

## PRIMEIRA INSTALLAÇÃO

A conta da primeira installação que era no anno anterior de .....	Réis 11.796:110\$893
elevou-se actualmente a .....	" 11.801:548\$501

Houve pois um aumento de ..... " 5:437\$608 |

Os principaes trabalhos imputados a esta conta são:

Construcción d'uma nova praça coberta, habitações para os agentes de gares, d'um alpendre, e melhoramentos diversos (construções, etc.) .....	2:659\$660
Alargamento de vallas, assentamento de novas vias, pontes, etc.....	1.807\$410

Transformação do material circulante aquisição e installação de material para o aquecimento de carruagens .....	1:106\$244
Diversos .....	89\$292

Total .....	5.662\$606
A deduzir	

Por venda de velhos instrumentos .....	224\$998
Resta como acima .....	

Nada vos podemos ainda dizer sobre a nossa reclamação por conta da Empreza Geral, junto do Governo Portuguez, pois ainda não obtivemos solução alguma.

Nos termos do art.º 26 dos Estatutos, (§§ 6 e 7) procedeu-se ao sorteio dos 4 administradores que devem sahir este anno, que contudo como vós sabeis podem ser sempre reeleitos.

A sorte designou os srs.:

- Barão de Bussière
- Durangel
- Mendia
- Vilhena.

Vós tereis tambem de eleger, em cumprimento do art.º 38 dos Estatutos, os membros effectivos e supplentes do Conselho Fiscal para o Exercicio de 1888.

Quando tiverdes ouvido a opinião do Conselho Fiscal sobre o Relatorio e Contas que temos a honra de vos apresentar, submeteremos á vossa approvação as resoluções inscriptas para a ordem do dia.

(Continua)

## NOTAS VARIAS

## A FUNDIÇÃO MANTEROLA

Do intelligente industrial de San Sebastian, Hespanha, o sr. Gregorio Manterola, recebemos um elegante album contendo os desenhos de uma grande parte do material fabricado nas suas vastas oficinas para condução e distribuição de aguas tanto em povoações como para usos industriaes e domesticos.

N'elle se representam todas as variadissimas sortes d'esse material dos mais aperfeiçoados systemas apresentando alguns completa novidade.

Não só a tubagem e suas peças especias de ligação e passagem com portas, valvulas, boccas de incendio, coberturas, torneiras etc. satisfazem a todas as exigencias como os marcos fontenarios para praças, jardins etc. são de uma extrema elegancia e de um gosto não visto, a par de uma grande commodidade e economia.

A casa Manterola de San Sebastian satisfaz a todas as encommendas pondo os generos apenas cativos de direitos das alfandegas, em qualquer ponto do nosso paiz.

## O SAINT-GOTHARD

O trafego das linhas do Golhard (266 kilometros) durante o mez de março de 1888 foi o seguinte, comparado com o mesmo mez do anno anterior:

	1888	1887
Viajantes transportados...	70.100	75.128
Receita dos viajantes..... fr.	272.500	290.696,10
Total da receita..... "	900.000	874.295,75
Despesas totaes..... "	425.000	376.361,24
Receita liquida..... "	475.000	517.934,51

Nas despezas d'exploração não estão comprehendidas as sommas destinadas ao fundo de reserva para a reparação da linha e do material d'exploração.

## CAMINHOS DE FERRO ALGERIANOS

A camara franceza n'uma das suas ultimas sessões, votou a lei approvando o tratado feito entre a companhia franco-algeriana e a do Ouest-algeriana, para a exploração de muitas linhas cedidas por esta ultima companhia á primeira.

## BIBLIOGRAPHIA

Recebemos a agradecemos as seguintes publicações ; *Processo ordinario, habilitações e rivindicações das heranças de Izidoro e José Bento Alvarez* e um outro folheto sobre o mesmo assumpto, intitulado *Causa importante*.

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

BOLSAS	Maior cotação desde 1 de Janeiro	DIAS													—
		16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	
<b>De Lisboa</b>															
Acc. C. R. Port...	118.000	..	118.000	118.000	..	117.800	117.800	117.500	117.000	117.000	117.500	117.500	117.000	117.000	..
» Beira Alta...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» C. Nacional...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» Carris Lisboa	64.200	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» Asc. Mechan.	30.500	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Obrig. C. R. Port.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» Beira Alta...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» C. Nacional	85.800	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	85.800	..	..
» Atr. Africa.	85.000	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	84.000	84.500	85.000
<b>De Paris</b>															
Acc. C. R. Port...	660	..	657,50	655	660	..	650	650	..	650	657,50	655	655	655	..
» Beira Alta...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» M. C. P....	208,75	203,75	202,50	..	205	..	203,75	203,75	205	201	203,75	..	..	..	..
» Norte Hesp...	305	283,75	283,75	285	282,50	..	280	278,75	282,50	280	..	282,50	282,50	281,25	..
» M. Z. A....	267	267,50	265	266,25	263,75	..	262,50	260	256,25	258,75	..	256,25	..	..	..
» Andaluzes...	322	298,75	298,75	..	298,75	..	298,75	298,75	298,75	..	..	..	..	..	..
» Lombardos...	187,50	173,75	173,75	175,00	172,50	..	173,75	172,50	173,75	174	..	..	..	..	..
Obrig. C. R. Port.	360	358	354,50	356	355	..	355,50	355	355,50	356,50	360	360	360	360	..
» M. C. P...	332,50	328,25	332,50	331,50	332	..	332	330	330	331	334	..	..	..	..
» N. H., 1.º s.	385	368	370	370	369,50	..	370	370	369,50	380	..	..	..	..	..

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EXPLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO				DIFERENÇA				DESENTE 1 DE JANEIRO					
		1888		1887		A MAIS		A MENOS		TOTAES		1888		1887	
		KIL	TOTAES	KILO-METRI-CAS	KIL	TOTAES	KILO-METRI-CAS	TOTAES	KILO-METRI-CAS	TOTAES	KILO-METRI-CAS	1888	1887	1888	1887
<b>PORUGAL</b>															
Leste e Norte	de 30 a 6 Maio	506	Réis 47.900:000	Kil 94.664	506	Réis 43.600:000	Kil 86.956	Réis 4.300:000	Kil 8.498	Réis ..	Kil ..	Réis 812.500.000	Kil 782.460.000	Réis ..	Kil ..
	7.13 " "	.	44.000:000	86.956	.	41.000:000	81.027	3.000:000	5.929	..	..	856.500.000	823.460.000	..	..
	14.20 " "	.	46.300:000	91.502	.	41.700:000	82.411	4.600:000	9.091	..	..	902.800.000	865.160.000	..	..
Ramal de Cac.	30 a 6 " "	72	560:000	7.777	72	1.050:000	14.583	..	..	490:000	6.806	148.400.000	22.000.000	..	..
	7.13 " "	.	650:000	9.027	.	1.060:000	14.722	..	..	410:000	5.695	154.900.000	23.060.000	..	..
	14.20 " "	.	580:000	8.055	.	1.700:000	23.011	..	..	1.120:000	15.556	160.700.000	24.760.000	..	..
	30 a 6 " "	2	120:000	60:000	2	160:000	80:000	..	..	40:000	20:000	271.000	2.432.000	..	..
	7.13 " "	.	120:000	60:000	.	158:000	79:000	..	..	38:000	19:000	283.000	2.590.000	..	..
	14.20 " "	.	110:000	55:000	.	160:000	80:000	..	..	50:000	25:000	294.000	2.750.000	..	..
	30 a 6 " "	74	4.611:620	62.317	.	1.774:890	23.987	2.836:730	38.330	..	..	641.415.80	12.354.690	..	..
	7.13 " "	.	4.696:000	66.164	.	2.542:690	34.370	2.153:310	31.804	..	..	688.375.80	14.807.380	..	..
	14.20 " "	.	5.140:000	69.459	.	3.955:490	53.452	1.184:510	16.007	..	..	739.775.80	18.852.870	..	..
	30 a 6 " "	97	1.689:200	17.414	.	..	..	..	..	..	..	240.611.40	..	..	..
Tor.** F. Alf. <sup>lo</sup>	7.13 " "	.	1.421:000	14.742	.	..	..	..	..	..	..	254.821.40	..	..	..
	14.20 " "	.	1.632:000	16.711	.	..	..	..	..	..	..	271.141.40	..	..	..
	15.21 Abril	335	7.953:480	23.741	335	8.910:570	26.598	..	..	957:090	2.857	14.428.264.5	156.103.615	..	..
Sul e Sueste	22.28 " "	.	8.122:210	24.245	.	8.237:080	24.588	..	..	114:870	343	1.524.048.55	164.340.695	..	..
	29.5 Maio	.	9.550:270	28.508	.	9.744:350	29.087	..	..	194:080	579	161.925.125	174.085.045	..	..
	6.12 " "	.	8.654:925	25.835	.	9.406:130	28.346	..	..	841:205	2.511	170.6100.50	183.581.175	..	..
Minho	1.7 Abril	145	6.691:032	46.145	145	7.305:270	50.381	..	..	614:247	4.236	88.434.133	85.408.600	..	..</

## CORRESPONDENCIA

Ao nosso estimável assignante que se nos dirige tratando do freio de vacuo pedimos que nos dê o gosto de saber o seu nome, para podermos satisfazer aos seus desejos.

E mais; sabe que o nosso jornal está á sua disposição para a publicação dos trabalhos de quem tão competente prova ser como s. ex.<sup>a</sup> Teríamos n'isso muito gosto.

P. C. Os bilhetes de assignatura para Cintra são por semestres completos e por isso a sua validade começou em 1 de janeiro até o fim do anno ou em 1 de julho.

Convém-lhe, portanto, tomar-o pelo 2.<sup>º</sup> semestre porque dois meses só que o utilize em viagens diárias já poupa dinheiro e tem a liberdade de ir e voltar quantas vezes quizer.

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

## Companhia Geral de Credito Predial Portuguez

Esta companhia, achando-se auctorizada pelo governo de Sua Magestade a emitir obrigações prediaes do novo typo de 4 1/2 %, annuncia ao público que desde a presente data recebe propostas para emprestimos hypothecarios ao juro de 4 1/2 %, conforme a tabella de annuidades abaixo publicada.

Tabella das annuidades dos emprestimos hypothecarios, calculadas a juro de 4 1/2 % para a quantia de 100.000 réis, incluindo a amortisação e commissão, e para os prazos de 10 a 60 annos:

Annos	Annuidades	Anos	Annuidades	Anos	Annuidades	Anos	Annuidades
10	13\$328,400	23	7\$823,840	36	6\$435,456	49	5\$873,158
11	12\$425,628	24	7\$656,470	37	6\$374,236	50	5\$845,188
12	11\$676,036	25	7\$503,602	38	6\$316,916	51	5\$818,722
13	11\$044,260	26	7\$363,766	39	6\$263,176	52	5\$793,668
14	10\$505,042	27	7\$235,308	40	6\$212,750	53	5\$769,936
15	10\$039,870	28	7\$117,060	41	6\$165,384	54	5\$747,448
16	9\$634,830	29	7\$007,954	42	6\$120,848	55	5\$726,128
17	9\$279,310	30	6\$907,064	43	6\$078,936	56	5\$714,878
18	8\$902,044	31	6\$813,590	44	6\$039,458	57	5\$686,722
19	8\$685,506	32	6\$726,820	45	6\$002,252	58	5\$668,512
20	8\$435,472	33	6\$640,140	46	5\$967,154	59	5\$653,220
21	8\$210,726	34	6\$551,000	47	5\$934,026	60	5\$634,796
22	8\$007,800	35	6\$500,916	48	5\$902,732		

Lisboa, 7 de maio de 1888.

O VICE-GOVERNADOR  
Lourenço Antonio de Carvalho.

## Companhia Carris de ferro de Lisboa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Desde o dia 10 do corrente é reduzido o preço das carreiras de noite, actualmente de 60 réis, sendo igualado ao preço das carreiras de dia, que é de 50 réis.

Santo Amaro, 7 de maio de 1888.

## BANCO DE CREDITO NACIONAL

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Para conhecimento de todos os srs. subscriptores da emissão complementar de acções da 2.<sup>a</sup> serie deste Banco, se annuncia o seguinte:

1.<sup>a</sup> Que o vencimento da 1.<sup>a</sup> prestação será contado de 11 do corrente até igual data do mes de junho, e assim successivamente para as que se forem vencendo.

2.<sup>a</sup> As prestações serão de 5 % mensaes, ou 17000 réis por accão; tendo o direito o subscriptor por anticipar quaisquer prestações, ao desconto de 5 % ao anno, a contar da data da anticipação até a do vencimento de cada prestação.

Convidam-se igualmente todos os srs. subscriptores da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> serie, em atraso de prestações, a liquidarem as que devem até 31 do corrente, a fim de lhes não ser applicado o § 3.<sup>a</sup> do art. 8.<sup>a</sup> dos estatutos.

Lisboa, 9 de maio de 1888.

O DIRECTOR

A. J. Leite Ribeiro

## SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO

## CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

Faz-se publico que, em virtude de auctorização superior, são abertas ao serviço de passageiros e mercadorias as estações de Ourique, Garvão, Amoreiras e apeadeiro de Panoias, desde 3 de junho proximo.

## Prolongamento da linha do sul

Cazevel, partida 4—14 da tarde; Amoreiras, chegada, 5—10; Amoreiras, partida, 5—00 da manhã; Cazevel, chegada, 5—56.

Lisboa, 23 de maio de 1888.

O director

J. P. Tavares Trigueiros.

## NOVO HORARIO

Começa a vigorar hoje 1 de junho, o novo horario das linhas do Minho e Douro.

As modificações são, em geral, pequenas em relação ao horario que estava em vigor, a não ser o estabelecimento de um comboio supplementar aos domingos, nos mezes de junho a outubro entre Porto e Braga, o prolongamento dos comboios mixtos, n.<sup>os</sup> 23 e 22 até e desde Tua.

O chefe de movimento

Henrique Howell.

# Gregorio Manterola

S. Sebastião — HESPAÑA

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

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

Ha sempre em deposito

**Tubos de todas as classes**

**Marcos fontenarios**

**Torneiras, Chaves de passagem**

**Boccas de rega e incendio**

e todo o demais material para abastecimento d'aguas.

**Motores a vapor e hidraulicos. Machinas industriaes e agricolas**

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

**LADRILHOS REFRACTARIOS**

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

Engenheiro — D. Manuel Garbayo y Moreno.

## FUNDIÇÃO PRIMITIVA VALENCIANA

E OFICINAS DE CONSTRUÇÃO

**N.º Marco & C.º**

(Sucessores de Cases).

VALENCIA-199, San Vicente, 199-HESPAÑA

14 primeiros premios  
em varias exposições

Diplomas de honra:  
Madrid  
e Valencia em 1883

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

PRENSAS HYDRAULICAS

e de parafusos

NORAS E BOMBAS

de todos os sistemas

MATERIAL COMPLETO

DE MINAS

Turbinas e Rodas hidraulicas

Aparelhos para fábricas de chocolate

fundição de todas as classes

MAQUINARIA COMPLETA

para a fabricação de

Ladrilhos, Mosaicos, Azulejos e Tijolos

ARMADÓES, PONTES

Cadeiras de vapor

GRUAS E TORNOS

Machinas de serrar

MOINHOS

para arroz farinhas e azeite

TONAS

MACHINAS DE VAPOR

de 2 a 400 cavallos. Grande economia

EM CONSUMO DE COMBUSTIVEL

sem competencia

Catalogos e prospectos gratis

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

## 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, Navalmoral,

Talarera de la Reina e Madrid

### AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferrejial de Cima, 2

EM MADRID

Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

August Blumenthal-HAMBURGO



### ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

Em 11 de junho

### O PAQUETE TRENT

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

Esperado em 5 ou 6 de junho

### O PAQUETE TAGUS

Para Southampton e Antwerpia

As accommodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo destes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar,

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

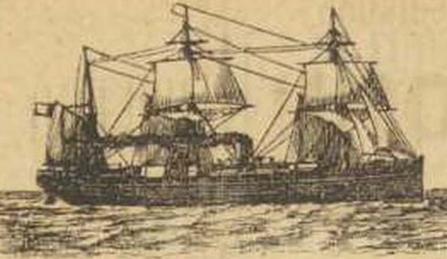
### AGENTES

LISBOA

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

PORTO

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



# 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.

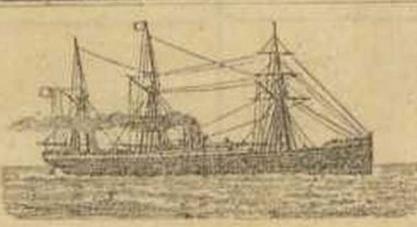
Para **Bordeus, Saint-Nazaire e Havre**, Em 7 de cada mez.

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

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

10, Rua dos Fanqueiros, LISBOA.

Chargeurs Réunis



Chargeurs Réunis

## COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO

PARA O

BRAZIL, PERNAMBUCO, BAHIA, RIO DE JANEIRO E SANTOS

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

PELOS PAQUETES

Ville do Maranhão  
" de Pernambuco  
" de Maceió

Ville de Ceará  
" da Bahia  
" de Santos

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

### PREÇO DAS PASSAGENS

	1. <sup>a</sup> classe		3. <sup>a</sup> classe		
	Ida	Ida e volta	Ida	Ida e volta	
Pernambuco.....	Réis	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.<sup>o</sup>

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

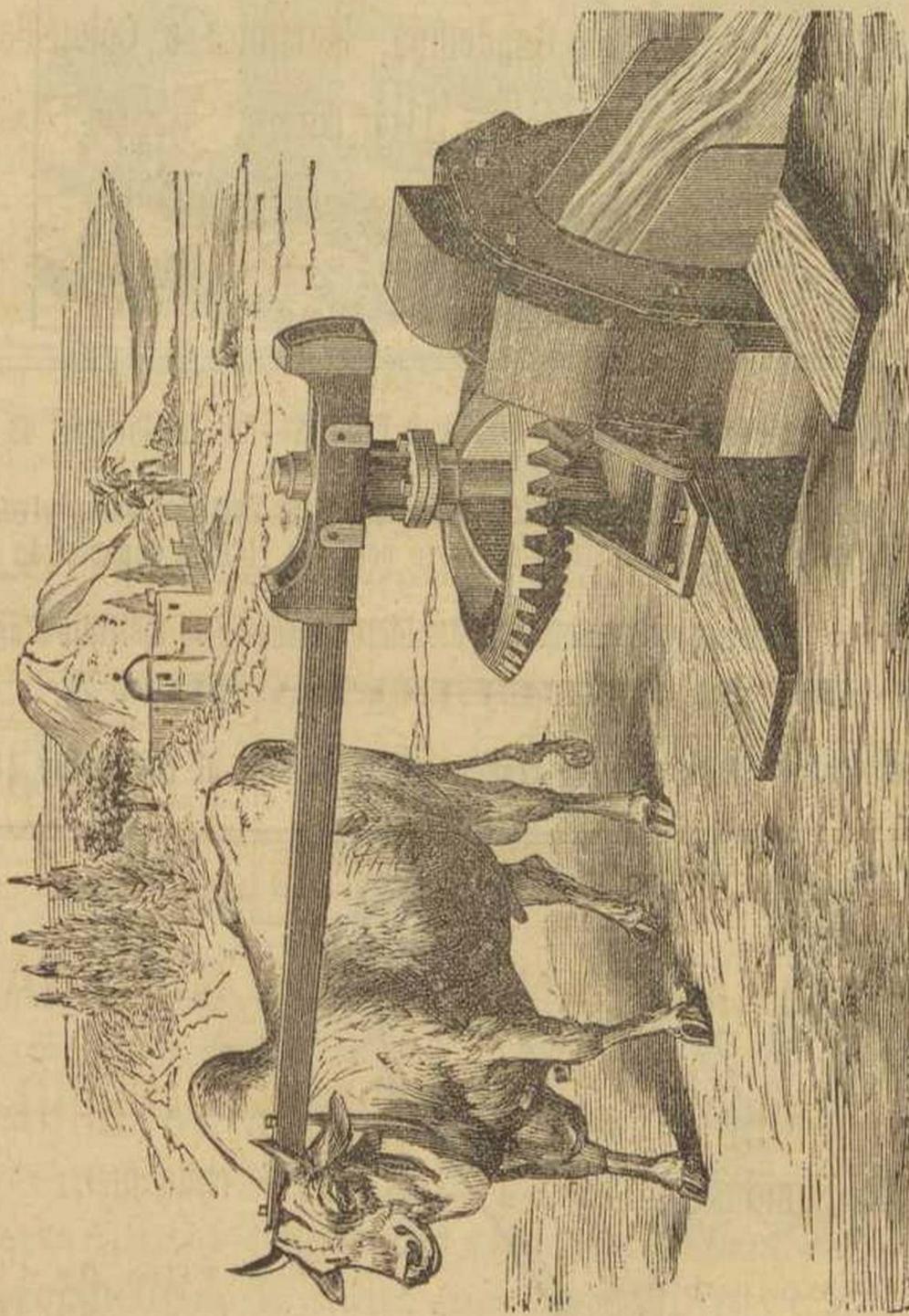
Estes vapores tem magnificas accommodações para passageiros. O preço das passagens comprehende vinho de mesa para as duas classes, tem criado portuguez, creada de quarto, e medico, cujo serviço é gratuito.

Os paquetes são de boa marcha e entram no porto de Pernambuco.

CENTRO AGRICOLA INDUSTRIAL  
Rua do Arco do Bandeira — LISBOA — Rua do Arco do Bandeira

21, 22 e 25

Charreiras Vinhateiras HOWORTH A I  
Com alivaca e relha de aço, completa 9\$000 reis  
CHARRECA N.º 2 com apo, uma rabica de madeira, relha e 2 parafusos  
8\$500 reis



Nóreas articuladas

MOTORES DE VENTO

Rua do Arco do Bandeira — LISBOA — Rua do Arco do Bandeira

21, 22 e 25

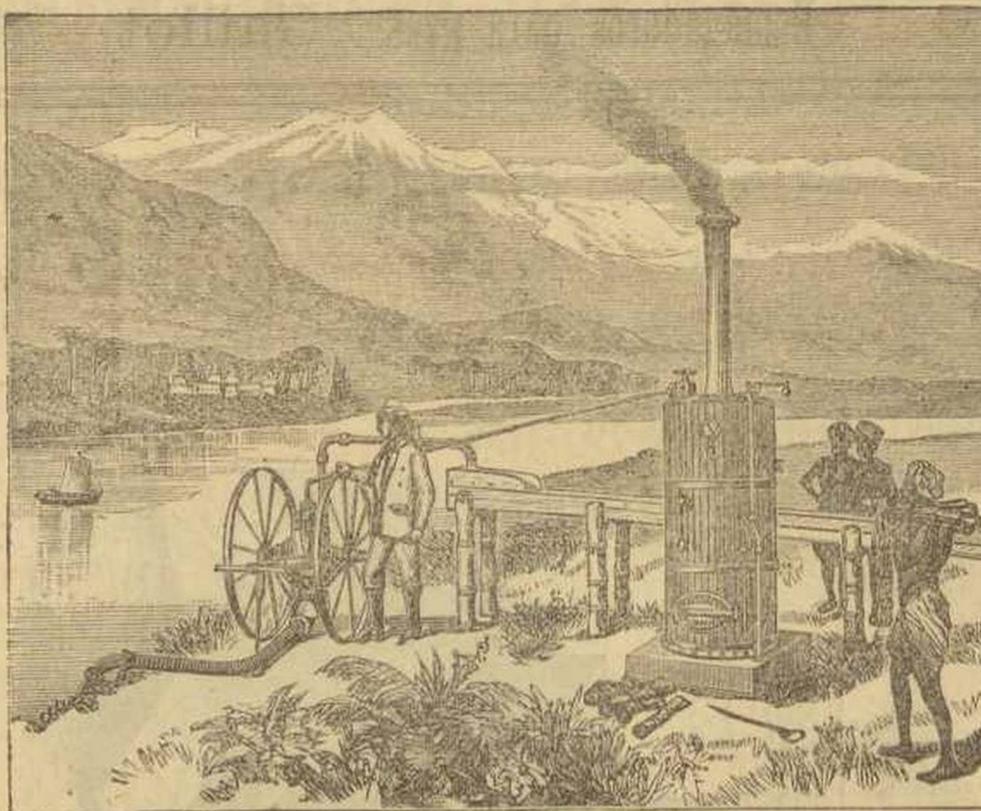
PRENSAS PARA UVA — Novas articuladas  
Ceifeiras e Ceifeiras-atadeiras OSBORN  
Esmagadores para uvas — Gaillot

21, 22 e 25

21, 22 e 25

# 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

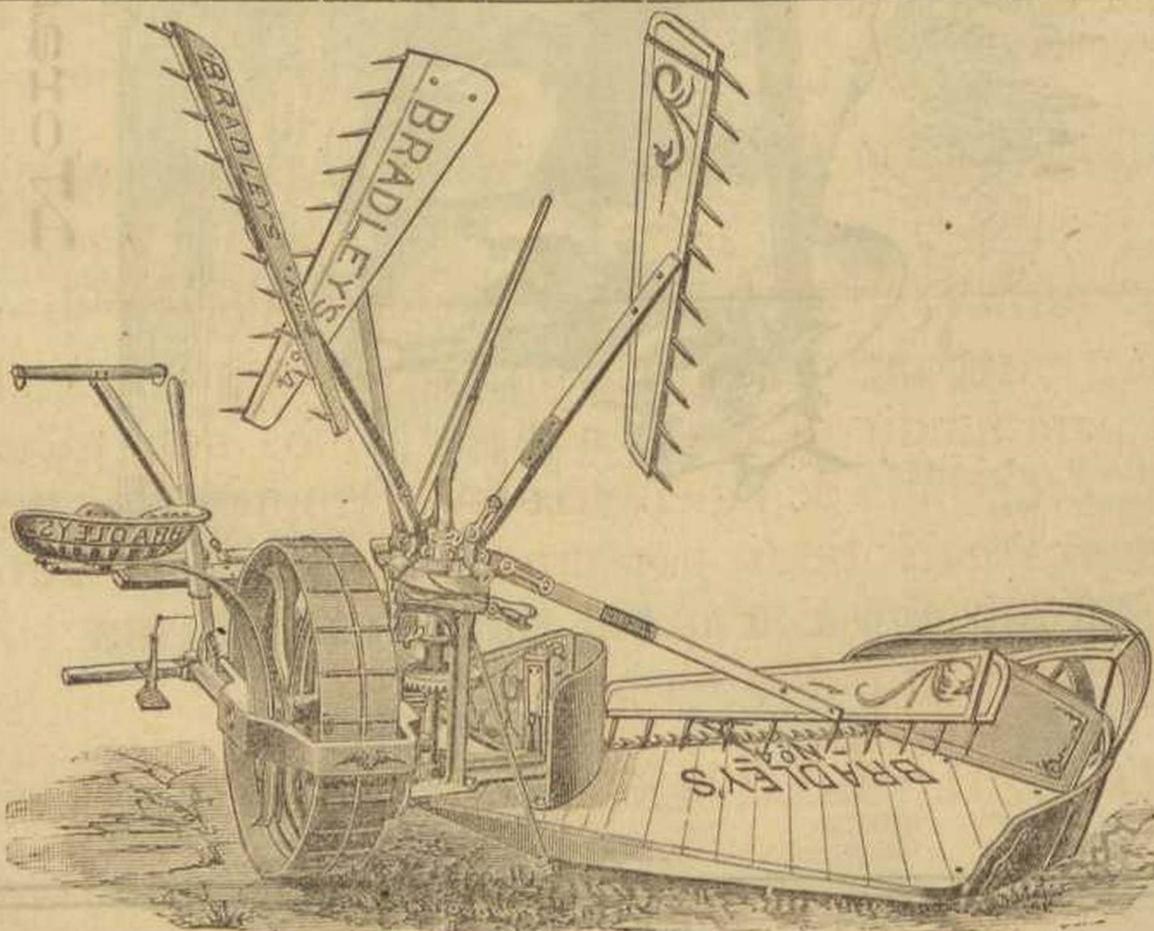
Adubos chimicos e organicos para todas as culturas unicos preparados em Portugal bem pulvorisados e premiados com  
Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

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

# 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<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	UTH.	POLEGADAS	METROS	TOTAL	UTH.
1 1/2	0,038	1,880	1,825	4	0,100	2,750	2,670
2	0,050	2,000	1,940	5	0,125	2,750	2,660
2 1/2	0,062	2,750	2,685	6	0,150	3,100	3,000
3	0,075	2,750	2,680	7	0,175	3,100	3,000
3 1/4	0,080	2,400	2,330	8	0,200	3,109	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

Fábrica na Trafaria

**DYNAMITE**

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

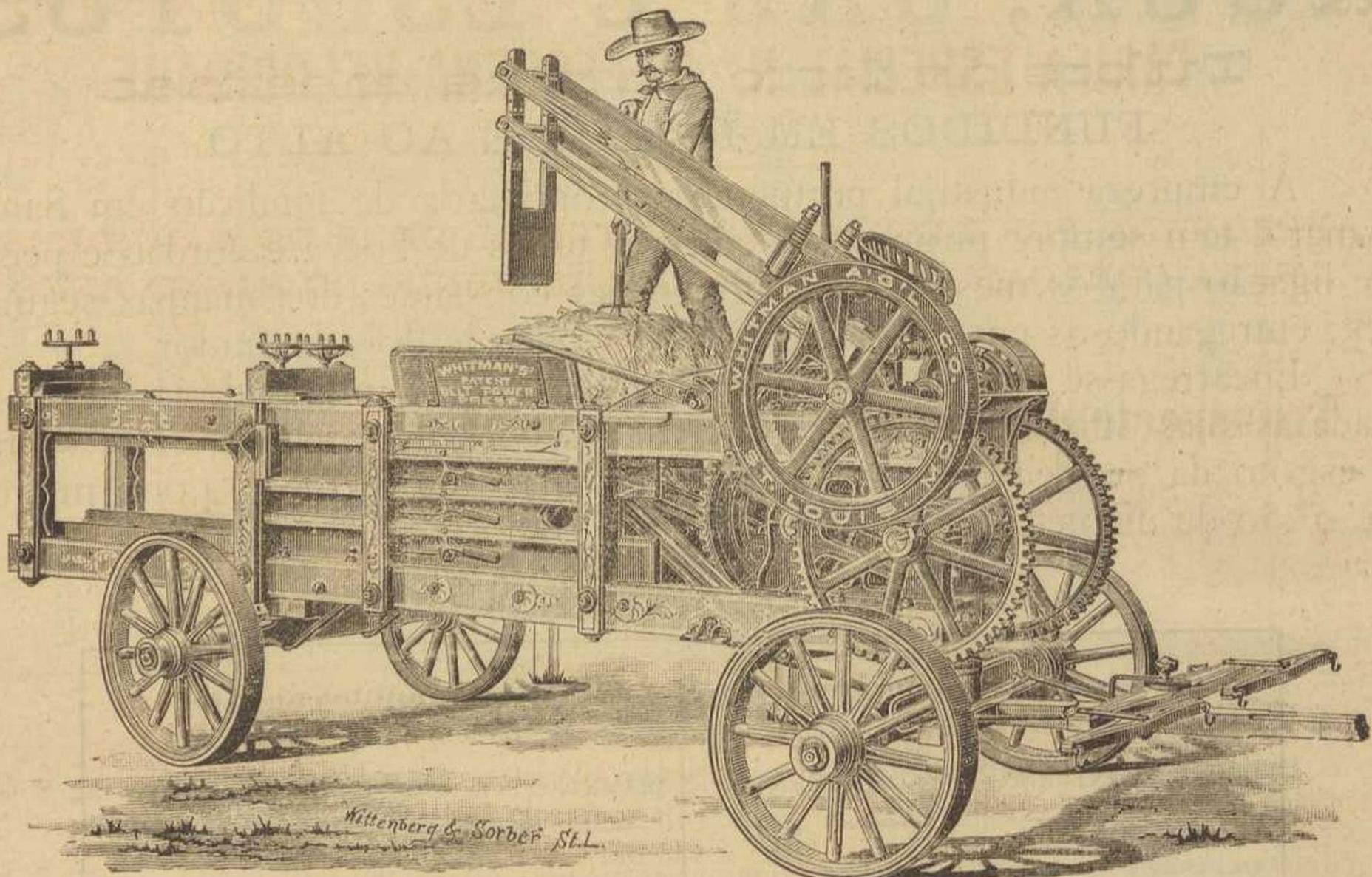
" " " 3, " ..... 450 "

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' Feuerheer Junior & C.<sup>s</sup>; R. Belmonte,

# 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 pôde 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

*Typ. do Commercio de Portugal*

# CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

## TARIFA ESPECIAL N.<sup>o</sup> 2—PEQUENA VELOCIDADE

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 19 DE MAIO DE 1888  
PARA COMEÇAR A VIGORAR EM 1 DE JUNHO DO MESMO ANNO

### Transporte de cereaes, farinhas, semeas e legumes seccos

#### BASES

##### FARINHAS E SEMEAS

Até 100 kilometros, 16,85 por tonelada e kilometro.

De 101 kilometros em diante, 14,75 por tonelada e kilometro, não podendo, porém, o preço de cada tonelada ser inferior a 1\$690 réis.

##### CEREAES E LEGUMES SECCOS

Até 100 kilometros, 14 réis por tonelada e kilometro.

De 101 kilometros em diante, 12 réis por tonelada e kilometro, não podendo, porém, o preço de cada tonelada ser inferior a 1\$400 réis.

##### TREMOÇOS

Até 100 kilometros, 10 réis por tonelada e kilometro.

De 101 kilometros em diante, 8 réis por tonelada e kilometro, não podendo, porém, o preço de cada tonelada ser inferior a 1\$000 réis.

#### CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> Expedições de peso não inferior a 1:000 kilogrammas ou pagando como tal.

2.<sup>a</sup> Além dos preços estabelecidos cobrar-se-hão os direitos de carga, descarga, evoluções e manobras. Estes direitos são reduzidos a 200 réis para as expedições destinadas á estação de *Lisboa*, ou á ordem para embarque nas condições da tarifa de transporte fluvial de 27 de maio de 1878.

3.<sup>a</sup> As expedições de cereaes ou legumes seccos a que for applicada a presente tarifa, e consignados ás estações do *Barreiro* ou *Lisboa*, é concedida a devolução gratuita dos saccos vazios para as estações e expedidores que fizeram as remessas, no prazo de trinta dias contados da entrega das mesmas remessas.

Estes transportes gratuitos serão sempre feitos em pequena velocidade e em vista das cartas de porte, que comprovem a expedição primitiva.

4.<sup>a</sup> É concedido o prazo de oito dias de armazenagem gratuita nas estações de chegada.

5.<sup>a</sup> É ampliado por mais quatro dias o prazo estabelecido para a entrega d'estas mercadorias.

6.<sup>a</sup> Estes transportes ficam sujeitos ás condições estipuladas nas tarifas geraes, em tudo que não forem contrarias ás disposições da presente.

7.<sup>a</sup> Fica revogada e substituída pela presente a tarifa especial n.<sup>o</sup> 2, de pequena velocidade, datada de 6 de junho de 1883.

Lisboa, 21 de maio de 1888.

O director,

J. P. Tavares Trigueiros.

# CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

## TARIFA ESPECIAL N.<sup>o</sup> 8—PEQUENA VELOCIDADE

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 19 DE MAIO DE 1888  
PARA COMEÇAR A VIGORAR EM 1 DE JUNHO DO MESMO ANNO

### Transporte de azeite, vinho e vinagre em cacos ou barris

#### BASES

##### AZEITE

Até 100 kilómetros, 25 réis por tonelada e kilometro, não podendo, porém, o preço de cada tonelada ser inferior a 1\$000 réis.

De 101 kilómetros em diante, 20 réis por tonelada e kilometro, não podendo, porém, o preço de cada tonelada ser inferior a 2\$500 réis.

Peso minimum 500 kilogrammas ou pagando como tal.

##### VINHO E VINAGRE

Até 100 kilómetros, 20 réis por tonelada e kilometro, não podendo, porém, o preço de cada tonelada ser inferior a 800 réis.

De 101 kilómetros em diante, 16 réis por tonelada e kilometro, não podendo, porém, o preço de cada tonelada ser inferior a 2\$000 réis.

Peso minimum 500 kilogrammas ou pagando como tal.

#### CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> Além dos preços acima mencionados, cobrar-se-hão as despezas accessórias em conformidade com a respectiva tarifa.

2.<sup>a</sup> Às expedições a que for applicada a presente tarifa e consignadas ás estações do Barreiro ou Lisboa, é concedida a devolução gratuita dos cacos vasios para as estações e expedidores que fizeram as remessas no prazo de trinta dias contados da entrega das mesmas remessas, e em vista das cartas de porte que comprovem a expedição primitiva.

3.<sup>a</sup> É ampliado por mais quatro dias o prazo estabelecido para a entrega d'estas mercadorias.

4.<sup>a</sup> Estes transportes ficam sujeitos ás condições das tarifas geraes, em tudo que não sejam contrárias ás prescripções da presente.

5.<sup>a</sup> Fica revogada e substituída pela presente a tarifa especial n.<sup>o</sup> 8 de pequena velocidade, datada de 6 de junho de 1883.

Lisboa, 24 de maio de 1888.

O director,

J. P. Tarates Trigueiros.

# CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

## TARIFA ESPECIAL N.º 12—PEQUENA VELOCIDADE

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 19 DE MAIO DE 1888  
PARA COMEÇAR A VIGORAR EM 1 DE JUNHO DO MESMO ANNO

### Transporte de palha e feno, em saccas ou prensada, por wagon completo

#### BASES

Por qualquer distancia até 100 kilometros, 12\$000 réis por wagon.

Alem de 100 kilometros, 40 réis por wagon e kilometro.

#### CONDIÇÕES

1.ª A administração do caminho de ferro fornecerá para estes transportes wagons descobertos, e encerados para resguardar a mercadoria.

2.ª A condução será feita em saccas ou prensada e cintada, e a administração fica isenta de qualquer responsabilidade.

3.ª As operações de carga e descarga serão feitas por conta e gente do expedidor e consignatario, que deverão conformar-se com as indicações dos chefes de estação. Os destinatarios deverão fazer a descarga dentro do prazo de vinte e quatro horas depois da chegada das mercadorias, e quando esta se não effectuar no mencionado prazo poderá a administração mandar proceder a ella ou conservar os wagons carregados, conforme mais lhe convier, pagando, porém, o consignatario no primeiro caso os direitos de descarga á rasão de 100 réis por tonelada, e no segundo caso 1\$000 réis por wagon e periodo indivisivel de vinte e quatro horas.

4.ª Estes transportes ficam sujeitos ás condições da tarifa geral e de despezas accessorias, em tudo que não forem contrarias ás prescripções da presente.

5.ª É ampliado por mais quatro dias o prazo estabelecido para a entrega d'estas mercadorias.

6.ª Fica revogada e substituida pela presente, a tarifa especial n.º 12 de 6 de junho de 1883.

Lisboa, 24 de maio de 1888.

O director,

J. P. Tavares Trigueiros.