

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑA

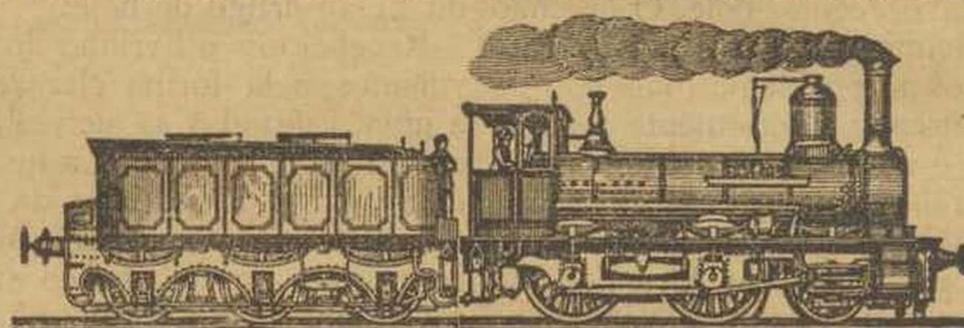
CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHO DE 5 DE MARÇO DE 1888 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Proprietario-Director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Engenheiro-consultor

C. XAVIER CORDEIRO



REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO. — Madrid — Redactor, D. Juan Eloy de Bona — Preciados, 33  
Paris. — G. Pessard — Rue Montmartre, 131.

Derby — George James Pratt — Adjunto do serviço de Traction da companhia Midland Railway

## SUMMARIO

Caminhos de ferro africanos, II, Lourenço Marques à fronteira do Transvaal.—Caminho de ferro do Bihé, por Fernando Reis.—Parte oficial, decretos de 25 de julho e portárias de 30 de julho e 2, 3, 5 e 7 d'agosto.—Caminho de ferro do Vale do Vouga, rectificação.—Os primeiros caminhos de ferro nos principaes paizes.—A rede secundaria hespanhola.—Linhas de interesse local em 1888-1887.—Notas de viagem, Paris e a Exposição (do nosso director).—Linhas portuguezas: estação central do Rucio; linha de Cascaes; linhas do sul e sueste; ramal de Alfarellos.—Bibliographia: cámara de Commercio Hespanhola; exposição no Palacio de Crystal.—Linhas hespanholas: de Zaragoza ao Mediterraneo; caminho de ferro aereo.—Linhas estrangeiras: o Congo belga; novo sistema de caminho de ferro.—Fornecimentos.—Carteira dos accionistas.—Boletim financeiro (de Paris) por G. Pessard.—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.—Receitas dos caminhos de ferro.—Temporada de banhos e aguas thermaes, bilhetes de Hespanha para Portugal ou vice-versa.—Notas varias: de Paris a St. Germain; de Berlim a Roma.—Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, continuação do relatorio.—Avisos de serviço.—Annuncios.

### CAMINHOS DE FERRO AFRICANOS

II

Lourenço Marques à fronteira do Transvaal

**D**ESCOBERTOS que foram os campos de ouro do Transvaal a situação financeira do paiz mudou e esta mudança trouxe comsigo a melhoria da situação de todas as empresas com aquella ligadas.

Constituiu-se definitivamente a companhia Neeran-dera dos Caminhos de Ferro Sul Africanos sobre as ruinas da primeira empresa malograda e devia esta companhia levar o caminho de ferro até Pretoria dentro de curto prazo. Este facto ficava, porém, dependente da construcção do caminho de ferro portuguez e de ajuste de tarifas que permitissesem, primeiro o transporte dos materiaes de construcção e ulteriormente um trafego remunerador. No entretanto a companhia portugueza declarava-se inhabil para começar as obras, por falta de capital e pedia a que o governo as iniciasse em seu lugar, de vendo a companhia indemnizar o thesouro publico da despesa feita, quando para isso tivesse os meios indispensaveis. As dificuldades foram tales, que em 3 de março de 1887 era lavrado um decreto rescindindo a concessão Mac Murdo e a companhia alcançava que se sobretivesse na publicação d'esse diploma durante 15 dias improrrogaveis, dentro dos quaes ella esperava obter o

dinheiro necessario para a realização dos fins da sua constituição. Agora um facto inedito: em 13 de fevereiro de 1887 foi registada uma companhia ingleza sob a denominação Delagoa Bay and South African Railway Company, limited: e os seus estatutos foram mandados oficiosamente ao governo Portuguez. Em 3 de março do mesmo anno registou-se outra companhia com identica denominação, mas nos estatutos d'esta inseriram-se novas clausulas, fazendo um presente de 200:000 libras aos directores e dando ao concessionario Mac Murdo o direito de superintender e alterar, ou revogar todos os actos da direcção e da assembléa geral, tanto da companhia Delagoa Bay, como da companhia portugueza de Lourenço Marques, sendo aquella possuidora da quasi totalidade das accções d'esta.

Em 7 do referido mez e anno fez-se uma emissão de obrigações ao par no valor de 700.000 libras por conta da companhia Delagoa Bay e a companhia portugueza contractou com esta a construcção e exploracão do caminho de ferro. Como já dissemos a concessão Mac Murdo, de que por esta forma se tornou de facto proprietaria a companhia ingleza Belagoa Bay; continha entre as suas clausulas a da liberdade de tarifas. Esta foi a origem da ruina total da empreza e dizemos da ruina total, porque o germen do seu aniquilamento estava na pessima administração que, ao cabo de trez annos elevou o passivo da companhia a verba de 1.500.000 libras, ficando a representar o seu activo um caminho de ferro imcompleto, cuja exploracão dá o prejuizo mensal de cerca de 2.000 libras, unicamente.

Da referida liberdade se quiz prevalecer Mac Murdo para vender ao Transvaal as suas accções na companhia Delagoa Bay por sommas fabulosas, mas as suas propostas foram constantemente rejeitadas e d'esse facto se derivou o irem-se agravando successivamente as condições financeiras já tão precarias pela sua pessima administração. Inutil é alongar-nos sobre a exposição de factos já conhecidos do publico e basta dizer que, se a companhia Neerlandesa e a direcção ingleza da companhia Delagoa Bay empenharam os maiores esforços para chegarem a um acordo de tarifas, a clausula do contracto social d'esta companhia, que submettia todos os actos da direcção e todas as deliberações da assembléa geral á tutella incondicional de um homem de talento superior, mas cujo criterio tinha muito de anormal, nullaram todas as diligencias feitas n'esse sentido e acabou por forçar o governo portuguez á rescisão do contracto Mac Murdo.

Este acto foi muito discutido na imprensa europea e fortemente accusado na Inglaterra, onde foi geralmente denominado *confiscação*.

A imprensa das nações continentaes, com pequenissimas excepções, deu rasão ao governo portuguez; a opinião publica ingleza, que a principio nos foi tão unanime e tão violentamente contraria, tem revertido no caso sujeito á verdade, e favorece-nos hoje. O que não quer dizer que nos seja igualmente favoravel, se d'este caso particular remontarmos ao problema mais lido da ocupação do continente africano e geralmente á nossa questão colonial. Mas é tal o respeito do publico inglez pela verdade, e o culto que lhe tributa a imprensa, que a despeito dos prejuizos nacionaes contra o estrangeiro e designadamente contra o portuguez em Africa, e não obstante os grandes interesses do commercio inglez no continente negro, a grande maioria da nação e o seu jornalismo, desfeita a primeira falsa impressão, artificiosamente creada pelos interessados, faz hoje justiça ao acto primeiro condemnado.

As consequencias da rescisão da concessão Mac-Murdo são: 1.º o caminho de ferro tem de ser avaliado; 2.º o *contracto* (sic) tem de ser posto em praça com as mesmas condições durante seis mezes e adjudicado ao maior lance; 3.º do preço da adjudicacão tem de pagar-se o estado por todas as despezas feitas; 4.º o saldo d'esta conta pertence á companhia portugueza para quem Mac-Murdo transferiu os seus direitos e acções. Achando-se o caminho de ferro incompleto e em deploraveis condições de conservação e exploração o governo terá necessariamente de fazer obras e talvez de o completar até á fronteira: é um ponto de direito que nós não fazemos caso de discutir. Apparecem na nossa imprensa opiniões de que o governo deveria appropriar-se do caminho de ferro e não dar execução á clausula do contracto que manda proceder como acima fica dito.

Seria bom ou não seria bom.

Somos contra a administração de caminhos de ferro pelo estado, em regra geral, não quereríamos a exceção relativamente de um troço tão difícil de administrar; mas a hypothese é insignificante, visto parecer-nos impossivel de verificar-se. A companhia portugueza está fallida, em liquidação e irregular. Como hade o governo tratar com ella? E a companhia Delagoa Bay possuidora de 500:000 obrigações d'aquella não poria embargos a qualquer transacção que ella tentasse?

E os credores da segunda, que o são por mais de 1.000.000 libras, não se opporiam a isso?

Examinaremos no proximo artigo o valor da liberdade de tarifas e os perigos da adjudicacão, caso ella venha a dar-se.

\* \* \*

tro de commercio, comparadas com assaz felicidade por esse senhor, com eguaes dados fornecidos pelo movimento alfandegario da villa e districto de Mossamedes; e, como desprezamos as picuinhas e ferroadas que d'um ou outro periodico da capital surdem contra nós os defensores do interesse geral da província d'Angola, passamos adiante, tratando apenas do folheto, base do nosso artigo de hoje.

Recebemos o livrinho do sr. Braga, e ficámos maravilhados pela forma clara e precisa como são ali, uma a uma, refutadas as aleivosias com que pretendem assacar Benguella. Sobre a insalubridade com que pretendem doar os apologistas da via ferrea por Mossamedes a cidade de Benguella e seu interior, um periodo encontramos no folheto do sr. Braga, verdadeiro, admirável até, e que desfaz n'um sopro esse immenso castello de cartas que teem armado para desconceituar Benguella, valendo-se da commissão de cartographia, que aliás crêmos não ter sido ouvida sobre esse assunto.

E' elle—a pag. 13— «Não temos conhecimento de que funcionario algum, oficialmente nomeado para esse fim, percorresse n'este districto as paragens a que se refere, para poder ministrar com conhecimento de causa os dados sobre condições de salubridade, a que se reporta a carta elaborada em 1885.»

Perfeitamente exacto, e pedimos licença ao ex.<sup>mo</sup> sr. Braga, para tomar como nossas as suas palavras. Vímos no districto de Benguella oito annos consecutivos —1881 a 1889— e nunca ali vimos ou soubemos da existencia de um funcionario qualquer para estudar as condições de salubridade de Benguella. E, alem d'este periodo, todo o folheto do sr. Braga está esplendido. Uma *charge comme il faut* aos pretenciosos defensores da linha ferrea por Mossamedes, que, no dizer do *Jornal da Noite* n.<sup>o</sup> 5:767, procuram com tais manejos e mystificações arranjar essa concessão para certo syndicatino.

E, se assim é, ahí teem pois a grande convicção d'esses africanistas *enragés* sobre tal preferencia.

De resto, o trabalho do sr. Eduardo Braga contém bocadinhos de ouro; e, aproveitando a occasião de falarmos no livrinho d'este nosso amigo, agradecemos-lhe as benevolentes palavras que nos dispensa, não sendo, comtudo, isso a causa de assim apreciarmos tão esplendido folheto. Suspendei lá o vosso juizo, oh! criticos de má morte! não é esse o motivo. E' que costumamos tributar veneração sincera por tudo que nos agrada em extremo, e o trabalho do sr. Braga mereceu as honras do agrado não só nosso, que mui pouco é, como de todos os que se interessam pelo real desenvolvimento da nossa Africa, o que já é alguma cousa.

Com referencia á directriz apontada pelo nosso amigo, em oposição em parte á que expuzemos como julgando ser a de mais facil acesso, e mais vantajosa para os interesses de Benguella, diremos que, sendo commerciaes de origem e indole os povos d'essas localidades, e sendo do commercio que Benguella tem a esperar um brilhante logar entre as cidades africanas de primeira ordem, supuzemos sempre que era esse trajecto o que mais convinha a Benguella, por abranger maior numero de centros commerciaes. Porém os recentes dados fornecidos de Benguella pelo ex.<sup>mo</sup> engenheiro Sampaio, e aos quaes se reporta o nosso amigo, baseados em estudos feitos por esse illustrado engenheiro, veem em parte desfazer a linha que traçámos em nossa mente como devendo ser a de mais proveito para o caso sujeito; e não pomos duvida alguma em curvar a cabeça, apoiando esse traçado, uma vez

### CAMINHO DE FERRO DO BIHÉ

O folheto do sr. Eduardo Braga

ASSUMPTOS AFRICANOS

Não vamos discutir a preferencia do caminho de ferro para o Bibé, isto é, se deve partir de Benguella, se de Mossamedes. Não vamos; e não a discutimos agora, porque demasiado está ella discutida, e, se duvidas pudessem restar sobre o assumpto, o recente folheto do sr. Eduardo Braga tel-as-hia vindo desfazer.

Não ligamos maior importancia aos que, mordidos pela inveja, não encontram argumentos convincentes para rebaterem as nossas asserções, e desfazerem as provas mais claras do grande poderio de Benguella, estatuidas ultimamente no trabalho do sr. Braga, e colhidas nos balanços da alfandega d'esse importante cen-

exposto elle com clareza e precisão, na imprensa, o que nada vem embaraçar a questão. Parte da nossa idéa fica de pé, por conseguinte, tendo apenas esse percurso de 550 kilómetros a derivante de se desviar na Anha, logar proximo á povoação da Quiáca, e a que nos não referimos no traçado que expuzemos, por ser um centro de commercio sertanejo de segunda ordem, comparadamente com Quissangue, Quiáca, Catumbella, e por ultimo Bihé.

E desviando-se a linha d'ahi para Caconda, assim de melhormente vencer as escabrosidades do terreno, de que tão cheia é a nossa África em seu interior, se tem o inconveniente de largar o Bailundo, interessando-o no entanto com a estação do Bihé a que está ligado, tem a vantagem de apanhar Caquingue, centro comercial valioso, e d'onde vem para o mercado de Benguella borrocha em quantidade. Por conseguinte, a variante obrigada pelas condições do terreno é bastante aceitável, e Mossamedes deve vel-a com bons olhos, porque um ramal de Caconda a essa villa é muito menos dispendioso do que um ferro carril d'ella ao Bihé, oferecendo maiores vantagens ainda do que elle, porque vem ligar Mossamedes, que é um distrito pobre, a Benguella, que é rico e productivo.

Depois, se mesmo não fosse notorio o proveito a advir a Benguella com esse caminho de ferro, pelo facto de se deslocar um pouco de uma região de muito producto como é o Bailundo, tinhamos que bastava a grande idéa de se ter ligado Benguella ao Lobito, extensa e esplendida bahia, a melhor de toda a costa africana, atravessando-se a Catumbella, sem comtudo se menoscabar os interesses de qualquer das duas povoações, Benguella e Catumbella, para esta se tornar esplendorosa, aos olhos dos que conhecem a fundo, como nós, esse uberrimo torrão.

E como se isto não fosse o bastante já, para merecer o apoio dos que tomam a peito as questões africanas, temos mais ainda: vemos os orlados rios Cavaco, Cubal e Catumbella, que, escusado será dizer, são de uma riqueza incalculável as suas margens. O traçado é portanto perfeitamente aceitável, e venha elle á luz da publicidade, apresentado em todas as suas minudencias, para d'uma vez para sempre se calarem os detractores de Benguella, e ser pelos entendidos confrontado, em despeza a fazer, e proveitos a auferir, com o estudo do traçado de Mossamedes á Chela, apresentado ha dias pelo engenheiro sr. Joaquim Machado.

Fernando Reis.

## PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria  
DIRECCÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS  
2.<sup>a</sup> repartição  
CAMINHOS DE FERRO

Pedindo a companhia do caminho de ferro do Mondego que, para construcção do 2.<sup>o</sup> e 3.<sup>o</sup> lances da 1.<sup>a</sup> secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, seja declarada a urgencia da expropriação de duas parcelas de terreno com os n.<sup>o</sup> 21 a 146, sendo a n.<sup>o</sup> 21 do 2.<sup>o</sup> lance e a n.<sup>o</sup> 146 do 3.<sup>o</sup> lance, pertencentes a n.<sup>o</sup> 21 a Manoel Antunes e a n.<sup>o</sup> 146 a João Camillo, e situadas, a n.<sup>o</sup> 21 na freguesia de Ceira, concelho de Coimbra, e a n.<sup>o</sup> 146 na freguesia e concelho de Miranda do Corvo, ambas no distrito de Coimbra; 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 pública e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas, marcadas nas plantas parcellares, que baixam com o presente decreto assignadas

das 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 25 de julho de 1889. — REI. — Eduardo José Coelho.

Pedindo a companhia do caminho de ferro do Mondengo que, para a construcção do 1.<sup>o</sup> lance da 2.<sup>a</sup> secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, seja declarada a urgencia da expropriação de dez parcelas de terreno com os n.<sup>o</sup> 1, 2, 3, 4, 5, 21, 22, 24, 30 e 36, pertencentes, a n.<sup>o</sup> 1 ao prior José Pinto, a n.<sup>o</sup> 2 a José Caetano, a n.<sup>o</sup> 4 a D. Maria Conceição Magalhães, a n.<sup>o</sup> 5 a D. Maria Conceição do Prado, a n.<sup>o</sup> 21 a Ánnibal Pipa, a n.<sup>o</sup> 22 a D. Adelaide Mesquita, a n.<sup>o</sup> 24 ao prior José Francisco Pinto, e as n.<sup>o</sup> 3, 30 e 36 ao dr. Campos Magalhães, e situado na freguesia e concelho da Louzã, distrito de Coimbra; 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 de 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 25 de julho de 1889. — REI. — Eduardo José Coelho.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 22 do corrente: ha por bem aprovar o projecto datado do 5 do corrente mez, do 3.<sup>o</sup> lance da 2.<sup>a</sup> secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, comprehendido entre os kilometros 42,600, junto á passagem do Cardil, e 53,000 depois da do Bordeiro, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, devendo ser reduzida a 15 kilometros a inclinação do trainel dentro do tunnel do Bordeiro, e bem assim ficando a construcção das obras especiaes dependente da approvação dos respectivos projectos.

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

Paço, em 30 de julho de 1889. — Eduardo José Coelho.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 25 de julho proximo passado: ha por bem aprovar o projecto, datado de 3 do mesmo mez, dos encontros e pilares da ponte de Portella sobre o Mondego, no 2.<sup>o</sup> lance da 1.<sup>a</sup> secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, com as seguintes clausulas:

1.<sup>a</sup> Que seja apresentada uma planta na qual se indique a posição da nova ponte, e da estrada real n.<sup>o</sup> 12, que lhe fica proxima, pela qual se reconheça e defina claramente a posição relativa dos pilares das duas pontes;

2.<sup>a</sup> Que o revestimento dos quartos de cone se eleve 1 metro acima do plano da cheia de 1860;

3.<sup>a</sup> Que se aumente o talude dos quartos de cone, ainda que sejam preenchidos com pedra na maior parte, afim de evitar os esboroamentos, que muito podem prejudicar o leito e a corrente do Mondego, cujo regimen tantos cuidados merece;

4.<sup>a</sup> Que todos os materiaes, extrahidos do leito, sejam removidos para os sitios que lhes forem determinados pela direcção da 2.<sup>a</sup> circumscripção hydraulica.

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

Paço, em 2 de agosto de 1889. — Eduardo José Coelho.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 29 de julho findo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto da viaducto de Ortigueira, de 184 metros de comprimento, na linha de Santa Comba Dão a Vizeu, datado de 8 de junho ultimo e apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro.

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

Paço, em 3 de agosto de 1889. — Eduardo José Coelho.

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o orçamento na importancia de 1:314\$810 réis do prolongamento de 4<sup>m</sup>.5 do tunnel do China, entre os perfis 33 e 35 do lance dos caminhos de

ferro do Minho e Douro, compreendido entre a estação do Pinheiro e a estação central, nas proximidades da praça de D. Pedro, no Porto: ha por bem, conformando se com o parecer de 29 de julho findo, da junta consultiva de obras publicas e minas e com a informação do director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, de 11 do mesmo mez, auctorizar o prolongamento citado do tunnel do China, e approvar o referido orçamento, elevando-se o preço da empreitada A do mesmo lanco á quantia de 34:496<sup>125</sup>

Paço, em 5 de agosto de 1889 —Eduardo José Coelho.  
Para o director dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 1 do corrente: ha por bem aprovar o projecto, datado de 5 de julho findo, do 4º lanco da 2.ª secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, compreendido entre os kilometros 53.000 e 61.300, estação de Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, devendo, porem, na occasião da construcção o respectivo director fiscal verificar se a vasão projectada em alguns aquedutos é insuficiente e providenciar convenientemente.

Paço, em 7 de agosto de 1889.—Eduardo José Coelho.  
Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

#### CAMINHO DE FERRO DO VALLE DO VOUGA

##### RECTIFICAÇÃO

No artigo acerca da linha do Valle do Vouga, publicado no n.º 36 d'esta Gazeta, commetteu-se um erro de data dizendo-se que a memoria do sr. engenheiro Mendes Guerreiro havia sido apresentada á Associação dos engenheiros civis portuguezes em sessão de 14 de abril de 1887.

Esta data é efectivamente 14 de abril de 1877 e não 1887, como, aliás, era facil reconhecer, pois que as grandes discussões acerca da rede dos caminhos de ferro não são de agora.

Entretanto o erro de data deu lugar a uma reclamação do sr. Jorge Hastings, publicada no *Commercio Portuguez*, dizendo que antes do sr. Mendes Guerreiro se ter lembrado do caminho de ferro do Valle do Vouga, já o sr. Hastings o tinha pedido ao governo em 1881.

O sr. Hastings enganou-se tambem. A memoria do sr. Guerreiro é anterior quatro annos ao requerimento do sr. Hastings.

X. C.

#### OS PRIMEIROS CAMINHOS DE FERRO NOS PRINCIPAES PAIZES

Um nosso collega deu ha tempos a este respeito uns esclarecimentos que nos permittimos a liberdade de extractar, rectificando, todavia, algumas datas que não estavam exactas, ou por erro material da imprensa, ou por engano da origem onde aquelle jornal foi buscar estas interessantes notas.

Já em o nosso n.º 2 do 1.º anno publicámos uma nota n'este genero, contendo as datas da inauguração das linhas ferreas em maior numero de diferentes paizes os quaes adiante publicamos, porém, com quanto menos completa, é mais curiosa por indicar os nomes das linhas; algumas das suas origens, que então não publicámos.

O primeiro caminho de ferro do mundo, foi o de Stockton a Darlington (60 kilometros), em Inglaterra, aberto ao serviço publico em setembro de 1825.

A este seguiu o de Saint-Etienne a Andrezieux, primeiro de França, inaugurado em julho de 1832. Este caminho foi concedido perpetuamente por Luiz XVIII em 26 de fevereiro de 1823 aos srs. Luz-Saluces, Villeret e outros, reunindo além d'isto esta concessão a especial circunstancia de ser a primeira medida legislativa dictada na Europa a respeito de caminhos de ferro.

O primeiro caminho de ferro concluido nos *Estados Unidos da America* foi o de Baltimore a Ohio em 1830.

Em 5 de março de 1835 inaugurou-se o primeiro caminho de ferro na *Belgica*, de Bruxellas a Malines, 19 kilometros.

Em 7 de dezembro de 1835 abriram-se ao publico, na *Baviera*, 7 kilometros da linha de Nuremberg a Furth.

O primeiro caminho de ferro da *Russia* começou a explorar-se em 4 de abril de 1838; por seu fim e mais condições tem muita semelhança com o de Madrid a Aranguez: une S. Petersburgo com o sitio imperial de Tsarkoje-selo e tem uma extensão de 27 kilometros.

Na *Italia*, abriu-se em 1839 uma parte da linha de Napolis a Nocera.

Em 6 de dezembro de 1843 abriu-se á exploração o primeiro caminho de ferro da *Hollanda*, que foi uma secção de 36 kilometros da linha de Amsterdam a Utrecht. Tendo-se negado a Assembléa a aprovar o projecto d'este caminho, e decidido o rei a que se construisse a todo o transe, mandou fazer os trabalhos por sua conta e constituiu-se emprezario unico com os seus proprios recursos.

No mez de outubro de 1844 abriu-se o primeiro caminho de ferro na *Dinamarca*, de Altona a Kiel, 106 kilometros.

Em *Hespanha*, á capital da Catalunha coube a gloria de vêr sahir do seu recinto o primeiro trem; a 28 de outubro de 1848 inaugurou-se a linha de Barcelona a Mataró, 20 kilometros, concedida em 23 de agosto de 1843, tendo começado os trabalhos em 1 de agosto de 1846.

O primeiro caminho de ferro dos *Estados Pontificios*, de Roma a Frascati, com 28 kilometros, inaugurou-se em 8 de novembro de 1851.

Uma secção de 39 kilometros do «Great-Indian Peninsula», foi o primeiro caminho que se abriu em 1853 nas *Indias Orientaes*.

O primeiro caminho de ferro da *India* foi o de Calcutá a Berdevan, inaugurado em 6 de fevereiro de 1855.

No mesmo anno abriu-se no *Brazil* a secção de Manaus á Serra da Estrella, 16 kilometros da linha do Rio de Janeiro a Petropolis.

Em junho de 1856, o *Egypto* começou a explorar o seu caminho de ferro de Alexandria ao Cairo (208 kilometros).

Em 29 de outubro do mesmo anno, inaugurou *Portugal* a secção de Lisboa ao Carregado, 36 kilometros da linha de Lisboa á fronteira hespanhola.

A *Turquia Européa*, no 1.º de dezembro de 1860, inaugurou 4 kilometros da linha de Korssorra a Kustandijé, e a *Turquia Asiatica* abriu o seu primeiro caminho de ferro, ou seja parte da linha de Smyrna a Aidin, em 9 de setembro de 1861.

A *Noruega* em 7 de novembro de 1861 começou a explorar a secção de Stor Hammer ou 37 kilometros do «Gran Trunk Norwegiari.»

Em 13 de fevereiro de 1863 inaugurou-se no *Cabo da Boa Esperança* o caminho de ferro do Cabo a Stellenbosch.

A primeira secção do caminho de ferro intitulada *Norte de Buenos Ayres*, abriu-se em 30 de agosto de 1857.

O caminho de ferro de Argel a Blidah inaugurou-se em 1863.

Inaugurou o primeiro caminho de ferro a *Finlandia* em 1 de fevereiro de 1869; é de um só carril e de cinco pés de largo; tem 400 kilometros e une Viburgo com Rignagi.

O caminho de ferro de Mejia a Arequipa, aberto a

24 de dezembro de 1879, foi o primeiro que concluiu o Peru.

No Japão, a linha de Yeddo a Yokoama abriu ao serviço publico os 30 kilometros que compõem a primeira seccão a 20 de julho de 1872.

#### A REDE SECUNDARIA HESPAHOLA

Da *Gazeta Official* de Madrid extractamos as bases principaes do projecto de lei de 15 de junho, pelo qual o ministro das obras publicas ficou auctorizado a apresentar ás cōrtes um projecto, que será extensivo não só ao continente como ás ilhas adjacentes.

A rēde será de via de um metro de largura.

O ministro da fazenda está auctorizado a traçar o plano geral d'esta rēde secundaria. Nesse plano poderão ser comprehendidas as linhas actualmente concedidas para via larga e que deverão ser adequadas á via reduzida.

Serão subvencionados pelo estado os caminhos de ferro secundarios, pelas fórmas seguintes:

1.º Permittindo o seu estabelecimento nas antigas estradas do estado, cujo aproveitamento seja compativel com o caminho de ferro;

2.º Garantindo, durante os primeiros vinte annos da exploração, o juro annual de 5 % sobre o capital da construcção, o qual não poderá exceder a 80:000 pescetas ou 14:400:000 réis por kilometro.—Este juro abonado não se tornará efectivo para o grupo de 500 kilometros senão quando todos os kilometros estejam construidos;—para as construcções de 900 a 1:000 kilometros por cada parcella de 400 kilometros posta em exploração;—para os grupos excedentes a 1:500 kilometros, por cada parcella de exploração de 300 kilometros e emfim para as concessões excedentes a 2:000 kilometros, por cada exploração parcial de 200 kilometros.

Alem das subvenções concedidas pelo estado, serão admittidas as de corporações, mas sem que estas intervenham nas concessões.—O mesmo se dará com os particulares, que desejarem facilitar a construcção.

Estas concessões serão por 60 annos. Para ellas se farão leis especiaes fixando o capital garantido;—os gastos d'exploração por kilometro que serão tidos em conta, formados por uma parte fixa e outra proporcional ao producto bruto;—a extensão da linha ou grupo de linhas;—o numero de kilometros que deverão ser explorados em cada anno.

Quando os productos líquidos da exploração excederem 5 % do capital garantido, o excedente será dividido, metade para o estado, metade para o concessionario, até o reembolso integral das quantias adiantadas pelo governo, pela conta de garantia.

Logo que os projectos de lei especiaes apresentados pelo ministro das obras publicas forem aprovados pelas cōrtes, far-se-ha a adjudicação para a concessão das linhas secundarias, que será anunciada com trez mezes de antecedencia.

Para se concorrer a estas adjudicações deverá ser depositado 1 % do importe das obras ou do que se tiver determinado para o custo das linhas, em leis especiaes.

Os caminhos de ferro secundarios sem subvenções gozarão das seguintes vantagens:

Isenção de impostos ao estado pela aquisição dos immoveis necessarios á construcção das linhas;—isenção, durante 15 annos, dos dividendos aos accionistas; isenção de todo o imposto que diz respeito aos o imposto em favor do estado sobre os bilhetes de passageiros e transporte de mercadorias;—dispensa dos

serviços gratuitos concernentes ao correio, telegraphos etc.

As concessões não irão além de 99 annos.

As emprezas concessionarias ficam isentas da estricta observância do artigo 8.º da lei de polícia de caminhos de ferro, na parte em que se refere a passagens de nível e barreiras, dictando o ministro, previo informe da junta consultiva, as disposições necessarias para garantir devidamente a segurança da circulação.—Em tudo o mais se conformarão as emprezas com o disposto na futura lei, assim como nas leis geraes applicaveis e decreto de 23 de novembro de 1877.

#### LINHAS DE INTERESSE LOCAL EM 1888-1887

O ministerio das obras publicas de França acaba de publicar no *Jornal Official* um quadro em que se resumem os resultados da exploração dos caminhos de ferro de interesse local durante os exercícios de 1888-1887.

Os principaes esclarecimentos que d'esse documento constam são os seguintes:

A extensão total explorada, que era de 2:279 kilometros no dia 31 de dezembro de 1887, elevou-se a 2:433 kilometros em 1888, comprehendendo-se n'estes os percursos communs, cedidos aos caminhos de ferro de interesse geral, os quais representam 46 kilometros.

Este aumento de 154 kilometros provém de terem sido postas em exploração as secções seguintes:

*Blaye à Saint-Ciers-la-Lande, e Burgos a Dur-sur-Auron*, pela Sociedade geral dos caminhos de ferro economicos, 56 kilometros.

*Montreuil a Souppes*, pela Companhia dos caminhos de ferro departamentaes, 45 kilometros.

*Villers Outreux ao Catelet Gouy*, pela Sociedade dos caminhos de ferro de Cambrezis, 5 kilometros.

*Le Mans a Saint-Denis-d'Orques*, pela Companhia dos tramways de Sarthe, 47 kilometros.

*Pauillac ao Port-des-Pilotes*, pela Companhia do Médoc, 1 kilometro.

46 companhias figuram no quadro, e todas elles forneceram para isso os esclarecimentos necessarios. Entre elles figuram um certo numero de linhas exploradas pelas companhias do Este, e de Orleans, umas com o titulo de concessionarias, e outras com o de exploradoras. Este grupo consta de 148 kilometros, nos quais a companhia d'Orléans entra com 54 kilometros, e a companhia do Este com 94, comprehendendo as pequenas linhas das Ardennes (15 kilometros) d'Aoricourt a Blamont e Cirey (18 kilometros) e de Rambervillers a Charmes (28 kilometros).

Accrescentemos que, ao todo, 793 kilometros estão estabelecidos em linha recta.

No que diz respeito ás despezas de primeiro estabelecimento elevaram-se elles, em 31 de dezembro de 1888, a 296.860:000 francos, ou seja por 2,387 kilometros, uma média de 124:000 francos por kilometro, enquanto que em 31 de dezembro de 1887 esses gastos eram 287.492:000 francos por 2:233 kilometros, ou seja 128:000 francos por kilometro. Ha, pois, uma diminuição kilometrica de 4:000 francos, no preço liquido menos elevado das linhas novamente construidas.

Se examinarmos agora os resultados da exploração, vemos que a extensão média explorada se eleva, de um anno para outro, de 2:069 a 2:331 kilometros. A receita correspondente subiu de 10.642:000 francos, a francos 11.605:000, ou seja um augmento de 963:000 francos. O producto kilometrico elevou-se a 5:202 francos, em-

quanto que em 1887 não passava de 5:144 francos, que representa um aumento no valor de 58 francos.

Quanto ás despezas de exploração, foram em 1888 de 10.331:000 francos contra 9.502:000 francos em 1887.

Houve pois um aumento de 829:000 francos, e a despesa kilometrica elevou-se de 4:592 francos a 4:631 francos, d'um para outro anno.

O producto liquido avantajou-se pois um pouco ao do anno precedente, pois foi de 1.274:000 francos contra 1.140:000 francos em 1887. Sob o ponto de vista kilometrico, o producto liquido, que era de 522 francos em 1887, elevou-se a 571 francos em 1888, resultado bem fraco, e que, aliás, é unicamente devido ao numero limitado de pequenas companhias.

A unica que dá resultados satisfatórios é a de Bayonna a Biarritz, 8 kilometros de extensão, que produziu liquido 19:192 francos por kilometro.

Fóra d'esta linha, ha unicamente 100 kilometros, que teem dado um producto kilometrico superior a 4:000 francos, e mesmo assim por 1:208 kilometros teem sido as despezas superiores ás receitas.

E' conveniente accrescentar que os algarismos que acabamos de dar não comprehendem os impostos recebidos por conta do Estado, nos transportes de grande velocidade, os quaes se elevaram no exercicio de 1888 a 749,337 francos, contra 693,423 francos durante o anno precedente. (*Journal des Chemins de Fer.*) .

#### NOTAS DE VIAGEM

##### PARIS E A EXPOSIÇÃO

(*Do nosso director*)

Não pensem os leitores que lhes vou descrever a grande cidade em que me encontro ha cinco dias.

As minhas notas de viagem constam apenas de impressões, tomadas tão vertiginosamente quanto o permite o curso de uma digressão que tem que ser muito rapida, por ser longa e feita em poucos dias.

E depois, seria d'uma presunção fatua tentar dar uma descrição, por muito resumida que fosse, d'uma capital tão importante e tão conhecida, quem pela primeira vez transpõe as suas fortificações.

Porque, confesso-o—é a primeira vez que percorro estas espaçosas ruas—e digo-o em confissão, porque, para muita gente, é *feio* ridículo até, não ter aos quarenta annos percorrido a Europa, não saber fallar do estrangeiro, embora esses mesmos analysts tenham feito constituir as suas viagens no paiz, a um bom passeio a Cintra, a uma digressão até Santarem ou até Setubal, em dia de tourada.

Eu tive o exquisito gosto de começar pelo meu pāiz, de o percorrer em todos os sentidos, de admirar as suas mil bellezas, de o estudar para o conhecer e de o conhecer pelo estimar, e só quando me não restava que ver, desde Monsão até Faro, desde Elvas até Peniche, não tendo já um palmo de linha ferrea a percorrer, ainda mesmo d'aquellas que ao publico não é dado visitar, mas onde a minha posição me deu ingresso, foi então que alarguei a órbita das minhas viagens pela península, e agora pelos demais paizes.

E' por isso que, em vez de correr com todo o entusiasmo a fallar-lhes da capital da França, eu vou, placidamente, ás minhas notas para lhes fallar da viagém.

Entre Lisboa e a fronteira franceza, o mais importante, o que mais enche o viajante de admiracão é a belleza da linha do norte de Hespanha desde Miranda do Ebro até Hendaya.

E' nesse ponto que o comboio entra francamente

nas grandes cordilheiras cantabricas, ora atravessando longos tunneis, um dos quaes, o de Oazurgo, tem 2:953 metros á cota maxima de 200 metros, que foram percorridos em 6 minutos, ora passando longos viaductos, em que se galgam valles lindissimos, como o que segue áquelle tunnel, viaducto que mede 1:200 kilometros.

São 30 os tunneis entre Miranda e S. Sebastião onde, passados já os Pyreneos, o spectaculo muda completamente.

Ridentes praias de banhos, chalets lindissimos, largas estradas muito animadas por um vae-vem da população que se aglomera n'aquelles amenos sitios, agora, no tempo do calor e dos banhos. A esquerda da linha o panorama é delicioso sempre, entretendo em viva curiosidade o viajante.

O serviço da linha do norte de Hespanha é o de uma grande companhia bem organisada, com muito e muito bom material circulante, estações espaçosas, elegantes e commodas, buffetes que offerecem ao viajante a commodidade de poder tomar refeições ás horas que quizer, pessoal attencioso e a regularidade em todo o servico mostrando bem a superior competencia de quem o dirige.

Não succede o mesmo desde que se passa a fronteira, não obstante acharmo-nos na ainda maior rede do Meio-dia da França.

As carruagens de 1.<sup>a</sup> classe são muito acanhadas, o material insuficiente para a affluencia de passageiros, introduzindo os empregados, com modos bruscos, os viajantes, a molho, nos compartimentos que quasi todos sahem completos, excepto os que, pelas sympathias do pessoal superior, são poupadados em que alguns conseguem ir á vontade.

As campainhas de alarme estão ali estabelecidas, mas funcionam tão mal que n'um fourgon vimos nós o alarme do comboio tocando desesperadamente, sem que ninguem soubesse como, nem porque. Verdade seja, tambem, que ninguem fazia caso d'isso, tal é a pouca importancia que se dá á regularidade do apparelho.

De Hendaya a Bordeus o passageiro sofre os horrores de um verdadeiro martyrio.

Amontoado no seu lugar entre malas e saccos dos demais passageiros, o calor, a poeira, são suffocantes, de forma que, ao chegar a Bordeus, tem mais vontade de atirar consigo ao Gironde do que de comer o pessimo jantar que ali lhe preparam.

De Bordeus a Paris a viagem é mais suave, especialmente porque se faz de noite e porque se vai mais á vontade.

A linha e o material circulante são de boa construção, offerecendo mais commodidade para se descansar da fadigosa viagem até ali.

Não obstante, afirmou-nos um companheiro de viagem que o percurso pela linha do Estado é muito mais commodo, não obstante levar mais duas horas, e eu, se cá voltar, não deixarei de experimentar essa via que me afirmam estar fazendo muito melhor servico que a da companhia de Orleans.

E agora que cheguei a Paris, páro aqui na minha excursão e na exposição das minhas notas, até o n.<sup>o</sup> seguinte.

Paris, 7 de agosto.

#### LINHAS PORTUGUEZAS

**Estação central do Rocio.**—Somos informados de que não é exacta a noticia que tem sido dada na imprensa diaria com relação á abertura, em 15

do corrente, da estação central do Rocio, havendo idéa em abril-a, provisoriamente ao serviço de passageiros em comunicação com a linha de Cintra, dentro d'este mez, não estando todavia determinado o dia.

Os trabalhos da nova estação estão muito adiantados, e affigura-se-nos que nem mesmo será necessaria a construcção de um barracão provisório, em que se falava, para o serviço dos empregados, alfandega, etc.

Do lado da calcada do Carmo teem continuado com grande actividade as obras, sendo já facil o accesso de qualquer vehiculo aos pateos da estação.

Consta-nos que o distinto escultor Simões d'Almeida está trabalhando em tres medalhões que hão de ornamentar a fachada da estação.

Estes medalhões representam Shephson, o inventor dos caminhos de ferro; Fontes, o seu introductor em Portugal, e el-rei D. Luiz, em cujo reinado se construiu o edificio.

Os dois primeiros ficam no entablamento das 3 janelas centraes do primeiro andar; o de el-rei por baixo da torre do relogio.

**Linha de Cascaes.**—Ainda não está fixado o dia em que deve começar o serviço de passageiros entre o Bom Successo e Cascaes, dependendo a ligação d'aquella estação com a de Alcantara das obras do porto de Lisboa, entre o caneiro e Belem, achando-se, porém, estas bastante adiantadas.

Conta-se, porém, que entre aquellas estações o serviço se possa já fazer no principio do mez proximo, de combinação com os vapores da Empresa Lisbonense, que partirão do caes do Sodré, e onde os passageiros poderão tomar os bilhetes para as estações do caminho de ferro.

Esta empresa espera para este efecto um grande vapor, o *Frederico Guilherme*, que está findando a construcção em Inglaterra. Na ponte em construcção, para embarque e desembarque de passageiros e que fica a 50 metros da estação de Pedrouços, trabalha-se com grande actividade.

**Linhas do Sul e Sueste.**—Consta-nos que o sr. ministro das obras publicas vae nomear uma commissão para elaborar um projecto de novas tarifas para aquele caminho de ferro.

Era uma necessidade de ha muito reclamada e que se tornou urgente em vista das queixas que teem apparecido na imprensa contra a tarifa estabelecida para o Algarve, que, com precos que affugentam o commercio, não pôde exportar os productos com que tão fartamente a natureza o dotou.

**Ramal d'Alfarellos.**—Recebemos uma representação do Gremio dos empregados no commercio e industria de Coimbra ao sr. ministro das obras publicas, pela demora na construcção da linha de concordancia directa do ramal de Alfarellos com a Figueira, queixando-se da pouca vontade da parte da Companhia Real. Esta representação, vindo publicada nos jornaes diarios teve logo resposta condigna, mostrando a Companhia Real que a demora não era resultado de sua má vontade, mas de questão proveniente d'expropriações que, felizmente para todos, se acha já sanada, tendo sido anunciados os trabalhos, aos quaes nos consta se vae dar o maximo desenvolvimento.

#### BIBLIOGRAPHIA

**Camara de commercio hespanholia.**—Recebemos e agradecemos a memoria dos trabalhos effectuados pela junta directoria durante o anno de 1888, desde a sua fundação em 1887, lida na assem-

blea geral ordinaria do actual anno pelo ex.<sup>mo</sup> sr. Eugenio de Menda, presidente da referida camara.

Relata de uma maneira clara os assumptos de que se occupou a Junta desde sua fundacão, fazendo sobre-sair quanto se tem desvelado pelos interesses geraes e de mais relacão com instituições similares a esta.

#### Exposição no Palacio de Crystal.

—Recebemos o Regulamento-programma da grande exposição de cães, armas antigas e modernas e utensilios de caça e pesca promovida pelo club dos caçadores e que se deve realizar no palacio de Crystal do Porto no dia 11 de agosto de 1889, e encerrar-se no dia 25 do mesmo mez e anno.

A exposição dividir-se-ha em tres secções distintas, a primeira de cães de diversas raças, a segunda d'armas modernas, brancas e de fogo, e utensilios de caça e pesca, e a terceira d'armas antigas, quaesquer que sejam.

Os premios constarão de medalhas d'ouro (vermeil), de prata, de bronze e de menções honrosas, sendo conferidos tantos quantos os competentes jurys entenderem que devem ser adjudicados.

Os expositores devem dirigir-se á commissão executiva, quer pessoalmente, quer por escripto, no Palacio de Crystal e até ao dia 15 de julho.

Todos os exemplares, com excepção dos cães, serão enviados á commissão executiva, ao Palacio de Crystal, até ao dia 25 de julho.

Os cães serão enviados só na vespera do dia da abertura da exposição.

Serão admittidas na exposição, fóra de concurso, producções litterarias ou artisticas relativas a cães, caça, pesca e armaria.

#### LINHAS HESPAÑOLAS

**De Zaragoza ao Mediterraneo.**—As expropriações para a construcção d'esta linha estão quasi terminadas até Alcañiz, com todas as obras desde o kilometro 17 a 32, comprehendidos n'este troço.

Os kilometros 12 e 13 estão a concluir-se, havendo já no primeiro todas as obras mais importantes da linha, á excepção do tunnel do kilometro n.<sup>o</sup> 3 e a ponte sobre o Martin.

O tunnel que faz parte d'estas duas obras tem já concluidos tres poços, achando-se os outros dois restantes muito adeantados.

A galeria de perfuração é atacada por seis bocas distintas, e as trincheiras de entrada e saída estão quasi concluidas, trabalhando n'ellas 600 homens.

A ponte ainda não começou a construir-se, por estar ainda dependente de approvação superior o seu projecto.

Quanto a material, consta da memoria lida na assemblea de 23 de maio ultimo que ha 16:000 travessas acopiadas, 40:000 cortadas para Alcañiz e 13:000 para a secção de Mar; duas locomotivas já promptas em Inglaterra, e outras 18 em construcção nas melhores fabricas, bem como wagons e carruagens.

**Caminho de ferro aereo.**—Diz um collega que estão a concluir-se em Madrid os trabalhos de construcção do caminho de ferro aereo que vae instalar-se no passeio de Gracia.

#### LINHAS ESTRANGEIRAS

**O Congo belga.**—Já em dois numeros anteriores demos o relatorio e projecto de lei apresentado ao parlamento pelo governo belga para a constituição

da companhia que construisse este caminho de ferro, e n'um telegramma de Bruxellas, com data de 31 de julho, lemos que ficou n'esse dia constituída a companhia com o capital de 25.000:000 de francos, subscrevendo o estado com 10.000:000 e os fundadores com 5:000.000.

A subscrição publica vae abrir-se em Bruxellas, Londres e Berlim, sendo a emissão feita em 20:000 acções de 500 francos.

**Novo sistema de caminho de ferro.**—De uma correspondencia de Paris para o *Comercio do Porto* extractamos o seguinte:

«Foi ultimamente experimentado o caminho de ferro resvalador. Sem locomotiva, sem carvão, sem fumo, pôde percorrer 200 kilometros por hora. Em lugar de rodas, os wagons teem patins que pousam sobre *rails* achatados.

Estes patins, pequenas caixas concavas, de base aberta, recebem agua comprimida, cujo reservatorio se acha no primeiro wagon. Com o aumento da pressão, os patins levantam-se um meio millimetro, assim como os wagons. Uma mesma porção de agua cahe dos patins sobre a via e sobre os *rails*. E é sobre este lençol de agua interposta que o comboio resvala. Com uma simples volta dada a uma torneira, a pressão cessa, a agua não corre, o patim esvasia-se, readhere ao *rail* e o comboio pára sem o menor abalo.

Para transpôr as subidas, tem um sistema de colunas de agua de forte pressão que sahem de tubos fixados na via e que se abrem por elles próprios na passagem do comboio. Depois da passagem, a agua volta aos reservatórios e serve para os comboios que se seguem.

Não é isto uma maravilha? O auctor da idéa, mr. Giard, já não existe; mas um engenheiro, chamado Barrí, pôz aquella idéa em execução.

#### FORNECIMENTOS

##### COMPANHIA DE VIACÃO URBANA A VAPOR

*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada*

RUA DE S. JULIÃO, N.º 101, 1.º

Esta companhia recebe propostas, até ao dia 25 do corrente, para o fornecimento total ou parcial de 800:000 tijolos de que precisa, do Rocio a S. Sebastião da Pedreira.

Lisboa, 6 de agosto de 1889.

OS DIRECTORES

Augusto Francisco Vieira  
Guilherme H. de Sousa.

##### CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

Faz-se publico que até á uma hora da tarde de 22 do proximo mez de agosto, na administração do 2.º bairro de Lisboa, recebem se propostas em carta fechada para o fornecimento de uma caldeira tubular vertical e tres geradores de vapor para locomotivas.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 430:000, e o definitivo será o que corresponder a 5 por cento da importancia do fornecimento, sendo ambos feitos na caixa geral de depositos, á ordem dos referidos caminhos de ferro.

O caderno de encargos está patente na secretaria dos ditos caminhos de ferro, largo do Carmo, n.º 32, onde pôde ser examinado nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 27 de julho de 1889.

Faz-se publico que até á uma hora da tarde de 26 do corrente mez, na administração do segundo bairro de Lisboa, recebem-se propostas em carta fechada para o fornecimento de 45:000 kilogrammas de azeite de oliveira.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 270:000, e o definitivo será o que corresponder a 5 por cento da importancia total do fornecimento, sendo ambos feitos na caixa geral de depositos, á ordem d'estes caminhos de ferro.

O caderno de encargos está patente na secretaria dos referidos caminhos de ferro, largo do Carmo, n.º 32, onde pode ser examinado nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 5 de agosto de 1889.

O DIRECTOR

J. P. Tavares Trigueiros

#### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

##### COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada*

Do dia 12 a 17 do corrente, e depois ás quartas feiras, do meio dia ás 3 horas da tarde, pagar-se-ha n'este escriptorio o dividendo relativo ao primeiro semestre do corrente anno, a razão de 3 p. c. ou 27100 réis por accão, captivo do imposto de rendimento de 2 por cento na conformidade da lei.

Distribuem-se n'este escriptorio e no banco Lisboa & Açores os impressos para os recibos.

Escriptorio em Santo Amaro, 7 de agosto de 1889.

Pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa

OS DIRECTORES

Zofimo Consiglieri Pedroso.

Antonio Gonçalves Pereira d'Andrade.

##### SOCIEDADE GERAL AGRICOLA E FINANCEIRA DE PORTUGAL

*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada*

No dia 7 do corrente mez, e em todos os dias seguintes, não santificados, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, paga-se por conta do dividendo relativo ao corrente anno, 3 %, ou 27160 réis por accão no escriptorio da sociedade, em Lisboa, rua dos Capelistas, n.º 117 e no Porto no escriptorio da Nova Companhia Utilidade Publica.

Lisboa, 5 de agosto de 1889.

Pela Sociedade Geral Agricola e Financeira de Portugal.

OS DIRECTORES

F. Van Zeller.

J. P. Diogo Patrone Junior.

#### BOLETIM FINANCEIRO

Paris, 7 de agosto de 1889.

Mais uma vez temos a registrar um novo progresso no curso dos nossos fundos: o 3 %, que ha oito dias deixámos a 84,30, foi compensado a 84,55; em seguida passou a 85 francos, e é hoje pedido a 85,10, com accentuada tendência para a alta.

Os fundos estrangeiros, embora estacionarios, nem por isso conservam grande firmeza, o que facilita sensivelmente a negociação com os outros valores; porquanto no actual momento, em consequencia das ferias annuaes, o mercado acha-se por tal forma reduzido que a especulação inclina-se de preferencia para Berlim e Londres, mas timidamente, com receio de qualquer surpresa.

Todavia, deve dizer se que o Italiano melhorou a 93,15; o Egypto acha-se novamente a 458; o Turco tem a cotação corrente de 16,40; o Exterior está a 73,15; o Portuguez a 16,25 e o Hungaro a 84,35. Os fundos Russos são os que mais firmeza conservam. O banco de França é pedido a 3:885; o Crédit Foncier a 1:280; o Banco de Paris a 738 e o Moblier Hespanhol a 170.

Notaremos muito especialmente a grande firmeza das accções de caminho de ferro: o Lyon 1:325; o Nord 1:720; o Midi 1:180 e o Orleans 1:335.

Os caminhos de ferro estrangeiros accusam igual melhoria: 397 o norte de Hespanha; 292 o Madrid Zaragoza e 625 os portuguezes.

O Suez cota-se a 2:280 e o Panamá conserva-se estacionario a 42.

G. Pessard.

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

BOLSAS	TITULOS	DIAS											
		1	2	3	5	6	7	8	9	10	—	—	—
Lisboa . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes . . . . .	414,800	11,180	—	112,000	—	—	111,800	—	—	—	—	—
	» Nacional . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa . . . . .	72,400	—	72,400	72,300	72,500	72,500	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores . . . . .	80,000	80,000	—	78,000	—	—	78,000	—	—	—	—	—
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional . . . . .	—	—	84,700	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa . . . . .	—	86,800	—	87,000	87,000	87,000	86,800	86,700	—	—	—	—
Paris . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes . . . . .	—	615	620	—	625	620	625	620	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	210	210	—	210	—	207,50	—	—	—	—	—	—
	» Norte de Espanha . . . . .	397,50	398,73	—	398	398	—	—	391	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	285	288	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes . . . . .	365	365	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C. de Ferro Portuguezes . . . . .	359	358	363	363	363	362	362	362	362	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	344,50	343	341	345,50	345,50	345,50	345,50	—	—	—	—	—
	» Norte Espanha, 1.ª hypotheca . . . . .	383	383	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa . . . . .	487,50	487,50	487,50	487,50	487,50	487,50	—	—	—	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	97	97	97	—	97	97	—	—	—	—	—	—
Amsterd. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	97,44	97,44	97,06	97,42	97,00	97,00	—	—	—	—	—	—
Bruxellas	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	96,25	96	96	95,75	95,75	95,75	—	—	—	—	—	—

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PÉRIODO DE EXPLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO				DESDE 1 DE JANEIRO				DIFERENÇA A FAVOR DE	
		1889		1888		TOTAES		1889		1889	1888
		KILO.	TOTAES	KILO-METRIGAS	KILO.	TOTAES	KILO-METRIGAS	1889	1888	1889	1888
PORUGAL	de 23 a 29 Julho	580	Réis 17,060:000	Réis 84,318	580	Réis 14,540:000	Réis 76,793	Réis 14,346,980:000	Réis 1,396,365:000	Réis 120,645:000	Réis —
Companhia Real	Antiga rede (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	23 a 29 Julho	82	Réis 8,169:000	Réis 99,622	82	Réis 8,043:000	Réis 98,109	Réis 17,1250:000	Réis 115,468:380	Réis 28,784:620	Réis —
	Nova rede não garant. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	23 a 29 Julho	168	Réis 4,233:000	Réis 25,196	97	Réis 3,834:000	Réis 39,525	Réis 99,293:000	Réis 55,640:140	Réis 47,653:000	Réis —
Sul e Sueste	2 a 8 Julho	475	Réis 13,052:380	Réis 27,478	364	Réis 10,798:320	Réis 29,912	Réis 288,402	Réis 273,368:285	Réis 32,934:480	Réis —
Minho e Douro	2 a 8 Julho	353	Réis 17,778:456	Réis 50,363	345	Réis 13,335:655	Réis 45,088	Réis 433,428:533	Réis 394,743:294	Réis 38,385:244	Réis —
Beira Alta	25 a 4 Julho	253	Réis 5,819:220	Réis 23,000	253	Réis 4,894:448	Réis 19,333	Réis 485,516:696	Réis 416,857:435	Réis 38,659:564	Réis —
Guimarães	18 a 24 Junho	31	Réis 4,478:350	Réis 34,637	31	Réis 4,352:340	Réis 39,773	Réis 20,520:250	Réis 21,107:980	Réis 587:730	Réis —
HESPAÑHA	23 a 29 Julho	2776	Pesetas 4,474:091	Pesetas 531	2776	Pesetas 4,344:747	Pesetas 483	Pesetas 37,928:469	Pesetas 33,893:203	Pesetas 393:526	Pesetas —
Norte de Espanha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	16 a 22 Julho	2672	Pesetas 4,024:123	Pesetas 382	2672	Pesetas 966:873	Pesetas 364	Pesetas 28,687:492	Pesetas 27,724:203	Pesetas 963:283	Pesetas —
Andaluzes	23 a 29 Julho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Almansa-Valença-Tarragona	24 a 30 Junho	393	Pesetas 263:074	Pesetas 669	393	Pesetas 298:746	Pesetas 760	Pesetas 5,258:958	Pesetas 5,245:223	Pesetas 13:735	Pesetas —
Madrid-Cáceres Portugal	14 a 20 Julho	429	Pesetas 37:330	Pesetas 433	429	Pesetas 54:720	Pesetas 420	Pesetas 1,760:278	Pesetas 1,645:489	Pesetas 444:789	Pesetas —
	23 a 29 Julho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Compreende as linhas de Leste e Norte e ramae de Cáceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Cintra e Torres e ramal de Cintura — (3) Idem idem de Torres à Figueira e Alfarelos.

## TEMPORADA DE BANHOS E AGUAS THERMÁES

Tarifa temporaria para bilhetes simples por preços muito reduzidos de Hespanha para Portugal ou vice-versa

Das estações da frente ás abaixo indicadas ou vice-versa	Classes	Lisboa	Aveiro, Figueira e Aveiro a Porto	Braga, Barcelos e Povoa de Varzim	Caldas d'Areias ou Viana	Ancora, Caminha, Valença, Moldo ou Regua	Cintra	Caldas da Rainha	S. Martinho	Vallado
Madrid a Villaluenga.	1. <sup>a</sup>	7:200	7:200	- - -	- - -	- - -	7:740	9:360	9:540	9:900
	2. <sup>a</sup>	3:600	4:500	- - -	- - -	- - -	3:900	5:400	5:580	5:760
	3. <sup>a</sup>	2:700	3:240	- - -	- - -	- - -	2:880	3:960	4:140	4:320
Toledo . . . . .	1. <sup>a</sup>	6:660	7:560	- - -	- - -	- - -	7:200	8:820	9:000	9:360
	2. <sup>a</sup>	3:960	4:860	- - -	- - -	- - -	4:320	5:760	5:940	6:120
	3. <sup>a</sup>	2:970	3:510	- - -	- - -	- - -	3:150	4:230	4:410	4:590
Cabanas a Rielves . . . . .	1. <sup>a</sup>	6:300	7:200	- - -	- - -	- - -	6:840	8:460	8:640	9:000
	2. <sup>a</sup>	3:600	4:500	- - -	- - -	- - -	3:960	5:400	5:580	5:760
	3. <sup>a</sup>	2:700	3:240	- - -	- - -	- - -	2:880	3:960	4:140	4:320
Torrijos a la Calzada . . . . .	1. <sup>a</sup>	5:400	7:200	8:100	8:280	8:640	5:940	7:560	7:740	8:100
	2. <sup>a</sup>	3:600	4:500	5:040	5:400	5:580	3:960	5:400	6:580	5:760
	3. <sup>a</sup>	2:700	3:240	3:600	3:960	4:140	2:880	3:960	4:140	4:320
Navalmoral a Casar . . . . .	1. <sup>a</sup>	4:500	6:300	7:200	7:380	7:740	5:040	6:660	6:840	7:200
	2. <sup>a</sup>	2:880	3:960	4:500	4:860	5:040	3:240	4:680	4:860	5:040
	3. <sup>a</sup>	2:340	2:700	3:060	3:420	3:600	2:520	3:600	3:780	3:960
Caceres a Herreruela . . . . .	1. <sup>a</sup>	3:600	4:500	5:400	5:580	5:940	4:140	5:760	5:940	6:300
	2. <sup>a</sup>	2:170	3:420	3:960	4:320	4:500	2:520	3:960	4:140	4:320
	3. <sup>a</sup>	1:620	2:520	2:880	3:240	3:420	1:800	2:880	3:060	3:240
S. Vicente a V. de Alcantara . . . . .	1. <sup>a</sup>	2:700	4:140	5:040	5:220	5:580	3:240	4:860	5:440	5:040
	2. <sup>a</sup>	1:980	3:240	3:780	4:140	4:320	2:340	3:780	3:000	4:140
	3. <sup>a</sup>	1:440	2:340	2:700	3:060	3:240	1:620	2:700	2:880	3:060

## Condições

1.<sup>a</sup> Estes bilhetes serão vendidos no sentido ascendente, isto é de Portugal para Hespanha desde 31 de julho até 31 de setembro, e no sentido descendente, de Hespanha para Portugal até 15 de setembro.

2.<sup>a</sup> Não se concedem meios bilhetes.

3.<sup>a</sup> Os passageiros no sentido Hespanha-Portugal tem direito a ficar em uma estação anterior á designada nos seus bilhetes, como destino, mas sempre situada além do entroncamento, podendo retirar a sua bagagem onde se apaearem, quando a tenham registrado para esse ponto.

N'estas circunstancias poderão os passageiros demorar-se até 5 dias na estação onde tenham sahido, seguindo depois a viagem conforme as condições anteriores.

No mencionado prazo de cinco dias incluem-se os de chegada e partida.

4.<sup>a</sup> Se este prazo de cinco dias fôr ultrapassado, tornar-se-ha nullo o bilhete, perdendo o passageiro o direito ao trajecto não efectuado.

5.<sup>a</sup> Estes bilhetes serão unicamente validos para os comboios que estabeleçam comunicação directa entre os pontos de procedencia e de destino dos passageiros e na composição dos quaes haja carruagens da classe que nos bilhetes fôr designada.

6.<sup>a</sup> Ao passageiro que durante a viagem ocupar classe superior á designada no seu bilhete, será feita cobrança supplementar em conformidade com as tarifas geraes de cada linha e não segundo os preços especiaes d'esta tarifa temporaria.

7.<sup>a</sup> Os portadores de bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe d'esta tarifa gozam de regalias eguaes ás que disfructam os passageiros ordinarios da mesma classe, quando quizerem utilizar logares de luxo ou comboios Sud-Express, pagando os respectivos supplementos.

8.<sup>a</sup> Concede-se o transporte gratuito de 50 kilogrammas de bagagem taxando-se os excedentes d'este peso pelas tarifas vigentes da linha e respectivas despezas accessorias.

9.<sup>a</sup> As operações aduaneiras a effectuar para a passagem das bagagens na fronteira ficam inteiramente a cargo do passageiro.

As companhias combinadas não tomam portanto responsabilidade alguma por quaesquer atrasos, detenções avarias, faltas, etc., que se dêem nas alfandegas durante as operações de entrada ou sahida dos volumes de bagagens, quando, por qualquer motivo ou pretexto, os agentes do fisco entendam sustar o seguimento dos volumes, abri-los ou praticar quaesquer actos que reputem necessarios.

## NOTAS VÁRIAS

**De Paris a St. Germain.**—Lemos n'um jornal francez que se constituiu definitivamente, o mez passado, uma sociedade anonyma, com o capital de dois milhões de francos, para a construccion d'un trams way a vapor de Paris a St. Germain.

**De Berlim a Roma.**—De uma correspondencia de Berlim para o *Commercio do Porto*, extrac-tamos esta interessante noticia:

«Entre estas duas capitais vai ser estabelecido no outono um comboio relampago, que fará o trajecto em 37 horas. Ainda não é exactamente o que se chama um comboio relampago, porque d'aqui a Roma não ha mias que 1:700 kilometros, e a velocidade por hora não seria mais de 46 kilometros, o que é bem pouco quando se pensa que já temos alguns comboios na Alemania que percorrem 60 kilometros por hora, havendo outro entre Berlim e Colonia que percorre 77 kilometros por hora. No entanto, aquellas 37 horas já representam uma economia de tempo de 7 horas.»

## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## Relatorio do conselho de administração

(Continuado do n.º 37)

## CAPITULO III

## Receitas provaveis da exploração em 1888

## Linhas portuguezas

No exercicio de 1889 temos em exploração além das linhas da antiga rede e Lisboa Cintra-Torres Vedras, a linha de Torres-Figueira-Alfarelhos aberta à exploração desde 1 de janeiro na parte de Torres Vedras à Figueira da Foz, na extensão de 151 quilómetros e na parte da Amieira a Alfarelhos desde junho na extensão de 16 quilómetros e o ramal de Santa Apolonia a Bemfica com uma extensão de 7 quilómetros.

A extensão das linhas em exploração no corrente exercício será portanto de 820 quilómetros.

As receitas approximadas d'estas linhas nas 19 primeiras semanas de 1 de janeiro a 13 de maio de 1889 dão os resultados seguintes comparadas com as de igual período do anno anterior :

Designação	Importancia das receitas		Diferenças em 1889
	1888	1889	
Linha de Leste e Norte.....	856.500\$000	926.300\$000	69.800\$000
Ramal de Caceres.....	15.490\$000	21.670\$000	6.180\$000
Ramal de Coimbra.....	2.830\$000	2.770\$000	-
Linha de Lisboa-Cintra e Torres Vedras	68.837\$580	85.044\$000	16.206\$420
Linha de Torres Vedras, Figueira e Alfarelhos .....	-	55.346\$000	55.346\$000
Ramal de Santa Apolonia.....	-	6.432\$000	6.432\$000
Total das receitas.....	943.657\$580	1.097.562\$000	153.904\$420

Nas linhas da antiga rede Norte e Leste e ramaes e nas de Lisboa a Cintra e Torres Vedras exploradas nos dois exercícios, o aumento de receitas é de 92.126.420.

A receita kilometrica e por anno corresponde, para as linhas de Leste e Norte e ramaes, a 4.353\$928 réis em 1889, sendo em 1888 de 4.035\$016 réis; para as de Lisboa-Cintra-Torres Vedras a 3.153\$938 réis em 1889 e a 2.540\$707 em 1888.

Na linha de Torres Figueira-Alfarelhos, o rendimento kilometrico corresponde a 1.004\$002 réis, não contando a garantia do Governo, que representa 600\$000 réis por kilometro, o que dá 1.604\$002 réis.

No ramal de Santa Apolonia a receita kilometrica é de réis 2.521\$675.

O aumento de receita nas linhas que estavam em exploração

no exercicio de 1888 é muito importante e corresponde a 10,53 %, o que nos dá a convicção de que elle se manterá durante todo o anno.

Nas linhas de Torres-Figueira-Alfarelhos, o desenvolvimento do trafego tem sido muito pouco importante devido, principalmente ás tarifas elevadissimas que ali se acham estabelecidas.

Para attendermos a esta causa, já propoemos ao Governo para se applicarem as tarifas especias de pequena velocidade da nossa rede de Leste e Norte a esta linha, com o que lucra o Governo diminuindo os encargos da garantia; o publico com a redução dos preços de transporte, e a companhia com o desenvolvimento do tráfico n'aquellas linhas.

Esta proposta está submetida á approvação do Governo e esperamos no mez de julho proximo aplicar aos transportes de pequena velocidade, n'aquellas linhas, tarifas que permittam que elles possam executar-se.

O nosso Conselho de administração confia plenamente que apezar de termos um aumento importante no preço do carvão para o consumo das machinas, os aumentos das receitas das linhas portuguezas cobrirão todos os excessos das despezas da exploração e quaesquer deficiencias que possam resultar da exploração das linhas de Torres Vedras à Figueira e Alfarelhos.

Aos prejuizos do incendio da officina de pintura ocorrido em 9 de maio do corrente anno e não segurados na importancia de 26.597\$050 réis fará face á reserva especial do inventario do material circulante.

O aumento do preço do carvão resultante dos fretes e da greve mineira em Inglaterra é de appoximadamente 30 %. Para o nosso consumo annual representa uma verba de 36.000\$000 réis, numeros redondos, que no presente exercício será attenuada com a importancia de 7.650\$000 réis paga pelo fornecedor por ter sido rescindido o contracto.

## Linhas de Madrid Caceres Portugal

As receitas approximadas das 19 primeiras semanas do corrente exercício, comparadas com as do exercício de 1889, apresentam os resultados seguintes:

Em 1889 de 1 de janeiro a 13 de maio...	196.474\$140
Em 1888 de 1 de janeiro a 13 de maio...	177.835\$107
a mais em 1889.....	18.639\$033

Este aumento corresponde a 10,48 % e é proveniente não só de ter melhorado no exercício o tráfico local tanto de passageiros como de mercadorias, mas tambem dos transportes de matérias de construcção para a linha de Malpartida e Astorga, e de sal passando em transito pelas nossas linhas portuguezas, e finalmente das expedições bastante importantes de vinho, procedentes de Torrijos e destinadas ao mercado de Paris.

Este incremento de tráfico deve incontestavelmente manter-se, por isso que devemos fazer pelas nossas linhas um transporte de cerca de 60.000 toneladas de pedra de Chão de Macãs, destinada a construcção de uma cathedral que se vai edificar em Madrid, devendo no exerceito corrente serem transportadas cerca de 7.000 tonelladas. Este tráfico obtido pelas activas gestões dos nossos serviços de exploração, independentemente de já representar um transporte importante, deve dar á nossa linha uma fonte de receita permanente com a introducção de pedra calcarea e marmore portuguez em Madrid.

Com estes elementos de desenvolvimento das receitas das nossas linhas, com as vantagens da passagem por elas de tão grande parte dos passageiros que se dirigem á exposição universal de Paris, podemos desde já assegurar que, apezar da alta do preço do carvão vir aumentar as nossas despezas de exploração, o exercício de 1889 deverá apresentar em relação ao de 1888 uma diminuição bastante importante dos encargos que nos provéem dos contractos de 4 de novembro de 1880 e 22 de outubro de 1885.

Resumindo o que acabamos de expôr, temos que o exercício de 1889, tanto nas linhas portuguezas como hespanholas, apresenta nos quatro primeiros mezes um desenvolvimento nas receitas do tráfico, o que, salvo alguma circunstancia de força maior, nos leva a crer que os resultados do presente exercício deverão ser superiores aos do exercício anterior, mesmo tendo em vista qualquer deficit que possa vir das linhas que entrarem em exploração no presente anno.

## AVISOS DE SERVIÇO

## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com as linhas hespanholas e francesas

3.º serviço economico para Paris, bilhetes de ida e volta em 2.ª classe de Lisboa ou entroncamento a Paris.

Preço 22\$500 réis. Estes bilhetes são validos para:

Ida.—Partida de Lisboa 10, 11, 12, 13 ou 14, 7,15 t.;—Chegada a Madrid 11, 12, 13, 14 ou 15, 5,55 t.;—Partida de Madrid 12, 13, 14, 15 ou 16, 8,0 m.;—Chegada a Hendaya 13, 14, 15, 16 ou 17, 10,20 m.;—Partida de Hendaya 17, 11,10 m.;—Chegada a Paris 18 de agosto ás 7,35 m.

Volta.—Partida de Paris 30 de agosto ás 4,40 t.;—Chegada a Irun 31 de agosto ás 2,50 t.;—Partida de Irun 31 de agosto 1, 2, 3 ou 4 de setembro ás 3,30 t.;—Chegada a Madrid 1, 2, 3, 4 ou 5 ás 7,31 t.;—Partida de Madrid 2, 3, 4, 5 ou 6 ás 9,15 m.;—Chegada a Lisboa 3, 4, 5, 6 ou 7 de setembro ás 6 m.

Por esta forma os passageiros poderão, tanto é ida como á volta, ou efectuar a viagem directamente ou descansar alguns dias em Madrid e Hendaya.

#### Condições

E' permittida a mudança de classe entre Lisboa e Madrid, aos passageiros que desejarem seguir em 1.<sup>a</sup> classe, mediante o pagamento da diferença segundo as tarifas geraes.

N'estas condições os passageiros poderão ainda, n'este trajecto, utilizar os comboios Sud-Express, para ida, no dia 12 de agosto, e para a volta no dia 5 de setembro, quando n'elles haja logares disponiveis, pagando os supplementos correspondentes.

Estes bilhetes são pessoaes e intransmissiveis, devendo ser assignados pelos passageiros, que não poderão recusar-se a justificar a sua identidade por meio de assignatura, sempre que assim lhes seja exigido por qualquer empregado das diversas linhas que teem a percorrer.

Não se concedem meios bilhetes.

Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio é nullo.

E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 20 kilogrammas de bagagem. Os excedentes serão taxados em conformidade com as tarifas em vigor.

Ficam em vigor as condições das tarifas geraes de cada uma das linhas, em tudo que não sejam contrarias ás disposições do presente.

N. B. Em Lisboa, acham-se á venda estes bilhetes nas estações Principal e Centraes e no escriptorio da Empreza do Guia Annunciador, Arco do Bandeira, 229, 3.<sup>o</sup>

Lisboa, 2 de agosto de 1889.

**Corrida de touros em Badajoz.**—nos dias 14 e 15 de agosto de 1889. Grandes festas por motivo da feira annual nos dias 14 a 20 de agosto.

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidissimos, validos pelos comboios ordinarios para ida nos dias 12 a 16.—Volta nos dias 15 a 21.

Preços de ida e volta.—Das estações abaixo indicadas a Badajoz e volta.—Lisboa, Santarem, Torres Novas e Entroncamento 1.<sup>a</sup> classe 4:000 réis, 2.<sup>a</sup> classe 2:000 réis.—Abrantes 1.<sup>a</sup> classe 3:000 réis, 2.<sup>a</sup> classe 1:500.—Crato e Portalegre 1.<sup>a</sup> classe 1:500, 2.<sup>a</sup> classe 1:200.—Assumar 1.<sup>a</sup> classe 1:200, 2.<sup>a</sup> classe 1:000 réis.—Santa Eulalia 1.<sup>a</sup> classe 1:000, 2.<sup>a</sup> classe 700.—Alfarrellos, Coimbra, Aveiro e Porto 1.<sup>a</sup> classe 4:500, 2.<sup>a</sup> classe 3:000.—Peso e Castello de Vide 1.<sup>a</sup> classe 1:500, 2.<sup>a</sup> classe 1:200.—Marvão 1.<sup>a</sup> classe 1:200, 2.<sup>a</sup> classe 1:000.

Corridas de touros portuguezes em Ciudad Real, nos dias 16 e 17 de agosto. Os passageiros que tñham utilido bilhetes d'este serviço para Badajoz, poderão ali tomar bilhete para ir a Ciudad Real assistir ás corridas de touros, pelos seguintes preços:

De Badajoz a Ciudad Real ou vice-versa, 1.<sup>a</sup> classe 6:984 réis ou 38,80 pesetas, 2.<sup>a</sup> classe 5:238 réis ou 29,10 pesetas, 3.<sup>a</sup> classe 3:492 réis ou 19,40 pesetas.

#### Condições do serviço para Badajoz

1.<sup>a</sup> Não se concedem meios bilhetes.

2.<sup>a</sup> E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 15 kilogrammas de bagagem.

3.<sup>a</sup> Não é permittida a mudança de classe.

4.<sup>a</sup> Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio, é nullo.

5.<sup>a</sup> Ficam em vigor as condições das tarifas geraes de cada uma das linhas, em tudo que não sejam contrarias ás disposições do presente.

Lisboa, 2 de agosto de 1889.

#### Mudança provisoria do serviço aduaneiro na Fronteira

Desde 1 de agosto de 1889, até 31 de outubro proximo futuro, será transferido de Marvão para Castello de Vide o serviço d'alfandega na Fronteira, havendo, por consequencia, as seguintes alterações no horario d'esta companhia, em vigor desde 1 de junho ultimo:

Comboios ascendentes. Castello de Vide, comboio n.<sup>o</sup> 43, chegada, 1,40, m., partida 1,45, m. Comboio n.<sup>o</sup> 47, chegada, 2,49, m., partida, 2,59, m. Marvão, comboio n.<sup>o</sup> 43, chegada, 2,9, m. Comboio n.<sup>o</sup> 47, chegada, 3,26, m.

Comboios descendentes. Marvão, comboio n.<sup>o</sup> 42, partida, 10,48, m. Comboio n.<sup>o</sup> 44, partida, 9,31, m. Comboio n.<sup>o</sup> 48, partida, 10,8, t. Castello de Vide, comboio n.<sup>o</sup> 42, chegada, 11,32 m., partida, 12,7, t. Comboio n.<sup>o</sup> 44, chegada, 9,55, m., partida, 10,5, m. Comboio n.<sup>o</sup> 48, chegada, 10,35, t., partida, 10,59, t.

Estas modificações nas marchas dos comboios não alterarão as horas actuaes de chegada e partida nas estações além ou áquem de Marvão e Castello de Vide.

Desde 6 de agosto de 1889 o comboio n.<sup>o</sup> 73—rapido de Lisboa e Caldas—terá uma paragem de um minuto em Bombarral e o comboio n.<sup>o</sup> 74—rapido de Caldas a Lisboa—terá igual paragem na estação de Benfica, como segue:

Comboio n.<sup>o</sup> 73—Bombarral, chegada ás 7,21, partida, 7,22 da tarde.

Comboio n.<sup>o</sup> 74—Benfica, chegada, ás 10,31, partida, ás 10,32 da manhã.

Lisboa, 5 de agosto de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA  
Pedro Ignacio Lopes

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

Serviço combinado com as companhias hespanholas e francesas

Viagem de recreio a Paris—Exposição Universal de 1889.

Bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe ida e volta a 22<sup>7</sup>500.

Ida.—Partida das estações da Beira pelo comboio n.<sup>o</sup> 1 a partir de 11 até 15 d'agosto, com facultade de paragem em Salamanca, S. Sebastião e Hendaya de forma a partir de Hendaya em 17 d'agosto ás 11,10 da manhã, chegando a Paris em 18 ás 7 e 35 da manhã.

Regresso.—Partida de Paris em 30 d'agosto ás 4,40 da tarde, chegada ás estações de Hendaya em 31 ás 2,50 da tarde, tambem com facultade de parar em Hendaya, S. Sebastião e Salamanca, podendo regres-

sar nos comboios 8 da Beira, desde o dia 1 até 5 de setembro.

Comboios ordinarios até Hendaya e comboio especial de Hendaya a Paris e vice-versa.

Estes bilhetes serão vendidos em Figueira e Pamplhosa ás horas dos comboios, e nas mais estações das linhas serão pedidos com 24 horas de antecedencia.

São pessoas e intransmissíveis e dão direito ao transporte gratuito de 20 kilos de bagagem.

Lisboa, 7 d'agosto de 1889.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA  
*Conde de Gouveia.*

## CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

*Exposição universal em Paris*

Comboios extraordinarios e bilhetes de ida e volta desde Porto a Paris, via Barca d'Alva-Salamanca, réis 22<sup>50</sup> em 2.<sup>a</sup> classe.

Demora em Paris 12 dias, incluidos os de chegada e partida.

Paragem facultativa em Salamanca, S. Sebastião e Hendaya até 4 dias, tanto á ida como á volta.

### HORARIO DOS COMBOIOS

#### 1.<sup>a</sup> Itinerario—Comboios ordinarios

Ida—Dias 11, 12, 13, 14 e 15 d'agosto:

Porto (partida) 8 da manhã; Barca d'Alva, chegada, 3,50 da tarde (meridiano de Lisboa), partida, 4,49 (meridiano de Madrid—Salamanca, chegada, 10,9 da tarde, idem, partida, 10,24 da tarde, idem—Medina, chegada, 12,40 da manhã, idem; partida, 4,10 da tarde, idem—S. Sebastião, chegada, 9,3 da manhã, idem, partida, 9,28 da manhã, idem—Irun, chegada, 10,6 da manhã, idem, partida, 10,16 da manhã (meridiano de Paris)—Hendaya, chegada, 10,20 da manhã, idem.

Dias 17 e 18 de agosto:

Hendaya, partida, 11,10 da manhã, (Meridiano de Paris—Paris (chegada) 7,35 da manhã, idem.

Volta—Paris (partida) 4,40 da tarde, dia 30 d'agosto—Hendaya, chegada, 2,50 da tarde, 31 d'agosto, partida, 3,35 da tarde, em 31 d'agosto e 1, 2, 3 e 4 de setembro—Irun, chegada, 3,40 da tarde em 31 d'agosto e 1, 2, 3 e 4 de setembro, partida, 3,30 da tarde, (meridiano de Madrid) em 31 d'agosto e 1, 2, 3 e 4 de setembro—S. Sebastião, chegada, 4,12 da tarde, idem, em 31 d'agosto e 1, 2, 3 e 4 de setembro, partida, 4,26 da tarde, idem, em 31 d'agosto e 1, 2, 3 e 4 de setembro.

Dias 1, 2, 3, 4 e 5 de setembro:

Medina, chegada, 10,5 da manhã, (meridiano de Madrid), partida, 1,40 da manhã, idem—Salamanca, chegada, 3,58 da manhã, idem, partida, 4,10 da manhã, idem—Barca d'Alva, chegada, 9,20 da manhã, idem, partida, 9,30 da manhã, (meridiano de Lisboa)—Porto, (chegada) 5,30 da tarde, idem.

2.<sup>a</sup> Itenerario—Comboios extraordinarios em 16 de agosto:

Porto (partida), 12,45 da manhã—Penafiel (partida), 1,58 da manhã—Marco (partida), 2,35 da manhã—Ermida (partida), 3,25 da manhã—Regoa (partida), 4,16 da manhã—Pinhão (partida), 4,59 da manhã—Tua (partida), 5,21 da manhã—Pocinho (partida), 6,17 da manhã—Barca d'Alva (chegada), 7 da manhã, (partida), 7,57 da manhã, (meridiano de Madrid)—Salamanca (chegada), 1,2 da tarde, (partida), 1,20 da tarde, idem—Medina (chegada), 3,35 da tarde, (partida), 4,10 da tarde, idem.

Em 18 d'agosto:

Paris (chegada), 7,35 da manhã.

Em 30 d'agosto:

Paris (partida), 4,40 da tarde.

Em 1 de setembro:

Medina (chegada), 10,5 da manhã, (partida), 10,35 da manhã, (meridiano de Madrid)—Salamanca (chegada) 12,45 da tarde, (partida), 12,55 da tarde, idem—Barca d'Alva (chegada), 6,5 da tarde, (partida), 6 da tarde, (meridiano de Lisboa)—Pocinho: 6,48 da tarde, idem—Tua, 7,35 da tarde, idem—Pinhão, 8 da tarde, idem—Regoa, 8,47 da tarde, idem—Ermida, 9,26 da tarde, idem—Marco, 10,14 da tarde, idem—Penafiel, 10,54 da tarde, idem—Porto (chegada), 12 da tarde.

### Condições

1.<sup>a</sup> Os passageiros procedentes da linha do Minho que queiram seguir viagem pelo 1.<sup>o</sup> ITINERARIO, poderão fazê-lo requisitando os bilhetes em qualquer estação d'esta linha, munindo-se n'esta estação d'un bilhete ordinario que lhes garanta a passagem até á estação d'Ermezinde, onde receberão o bilhete especial para Paris.

2.<sup>a</sup> Pelo mesmo motivo e para os passageiros procedentes da linha do Douro, estes bilhetes serão requisitados em qualquer estação d'esta linha onde os receberão sem aumento de preço.

3.<sup>a</sup> Em qualquer dos casos, os bilhetes para os comboios ordinarios (1.<sup>o</sup> ITINERARIO), só podem ser requisitados até a vespera da partida.

4.<sup>a</sup> Os passageiros procedentes das estações de Penafiel, Marco, Ermida, Regoa e Pinhão, que queiram seguir viagem pelo 2.<sup>o</sup> ITINERARIO, deverão requisitar os respectivos bilhetes n'estas estações, até á hora a que ali chegar o comboio n.<sup>o</sup> 22—mixto—do dia 15; e os passageiros procedentes das estações de Tua e Pocinho, só ali poderão requisitar os bilhetes até ás 10 horas da manhã do dia 14.

Os bilhetes que forem requisitados n'estas condições serão entregues aos requisitantes pela forma seguinte: nas estações de Tua e Pocinho depois das 3 horas da tarde do dia 15, e nas estações de Penafiel, Marco, Ermida, Regoa e Pinhão, depois da hora a que ali chegar o comboio n.<sup>o</sup> 23—mixto—do mesmo dia 15.

5.<sup>a</sup> Os passageiros da linha do Minho, que queiram seguir viagem pelo 2.<sup>o</sup> ITINERARIO, só poderão munir-se dos respectivos bilhetes na estação do Porto até ás 12,30 da madrugada do dia 16, aonde tomarão o comboio extraordinario que parte d'ali ás 12,45 da madrugada do mesmo dia.

6.<sup>a</sup> Os bilhetes são pagos no acto da requisição e são pessoas e intransmissíveis, devendo ser assignados pelos passageiros, que não poderão recusar-se a justificar a sua identidade por meio da assignatura, sempre que assim lhes seja exigido por qualquer empregado das diversas linhas combinadas.

7.<sup>a</sup> Não se concedem meios bilhetes.

8.<sup>a</sup> Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio é nullo.

9.<sup>a</sup> É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 20 kilogrammas de bagagem. Os excedentes serão taxados em conformidade com as tarifas em vigor.

### Observação importante

No regresso de Paris pelo comboio especial que parte d'ali no dia 30 d'agosto ás 4,40 da tarde e chega a Hendaya no dia 31 ás 2,50 da tarde; podendo seguir d'ali directamente, ou com demora em S. Sebastião até Medina, em qualquer dos dias, 31 d'agosto, 1, 2, 3 e 4 de setembro pelo comboio 24, da linha do Norte de Hespanha que sahe de Irun ás 3,30 da tarde dos referidos dias.

De Medina ao Porto pelo comboio especial do dia 1 de setembro e por qualquer dos comboios ordinarios dos dias 2, 3, 4, 5 e 6 do mesmo mez. Porto, 1 d'agosto de 1889. o ENGENHEIRO-DIRECTOR *Augusto Cesar Justino Teixeira*



## EMPREZA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

### CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

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

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

LISBOA

O AGENTE

84, CAES DO SODRÉ 2.<sup>a</sup>

*Germano Serrão Arnaud*

# MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

Nos armazens de J. LINO se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios á construcção urbana taes como:

Madeiras de todas as quantidades.	Pozzolana dos Açores.
Vigamentos.	Tijolos de todas as dimensões.
Taboados.	Tijolos refractarios ingleses.
Barrotames.	Barros refractarios, idem.
Portas feitas.	Ladrilhos de mosaicos nacionaes e estrangeiros.
Soalhos apparelhados.	Azulejos brancos e de cores.
Parquets nacionaes e estrangeiros.	Vazos e balaustres para platibandas.
Madeiras para marcenaria.	Telha franceza legitima das melhores fabricas de Marseilha.
Madeiras para carruagens.	Placas esmaltadas para numeração.
Molduras para guarnecimentos.	Ornatos em zinco.
Recortes de madeiras.	Feltro asphaltado.
Fasquiados, etc., etc., etc.	Pregaria d'arame.
Utensilios para obras.	
Material ceramico.	
Tubos de grés da melhor qualidade.	
Cimento de Portland.	

Além de todos os referidos artigos, para facilitar aos srs. proprietarios e architectos a aquisição de quaequer outros materiaes de que necessitem para suas obras, J. LINO encarrega-se de os fornecer com a maior promptidão e nas melhores condições possiveis, podendo para esse fim dirigir-se pelo correio a J. LINO, rua nova do Caes do Tojo, 35, ou pelo telegrapho a

**LINO—LISBOA**

**BANHOS**

DAS

**Caldas da Amieira**

AGUAS CHLORETTADAS

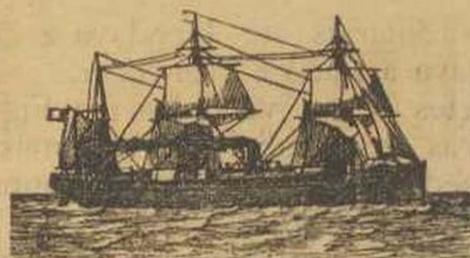
**UNICAS EM PORTUGAL E HESPAÑHA**

(na liuba ferrea de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

ABERTURA DO estabelecimento de banhos das Caldas da Amieira e do hotel a 15 de maio. Applicam-se os banhos d'estas aguas para o rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leuchorréas, inflamações de quaequer orgãos, etc.

Na séde balnear das Caldas da Amieira ha, além do estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação de correio, jardins e variados jogos. Para esclarecimentos, rua Augusta, 166, 1º esquerdo, escriptorio da companhia das Aguas Thermaes da Amieira.

N. B.—Nos mezes de maio a 31 de outubro os comboios mixtos n.º 71 e 72 teem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.



## Carreira Regular de Vapores

ENTRE

### Lisboa e Bordeus

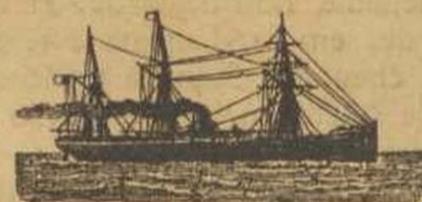
#### Servida pelos vapores

Kolga.....	capitão	Appelgren
Corfitz Beckfriis.....	"	Klysell
Trelleborg.....	"	Pettersson
Gustalf Tilberg .....	"	Axelsen
Pollux .....	"	Westerberg
Castor .....	"	Mastson

#### AGENTES

**Henry Burnay & C.º — Lisboa**

**Prytz & C.º — Bordeus**



## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

### (MALA REAL INGLEZA)

#### A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 19 de agosto o paquete «Don»

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

Para Southampton e Antuerpia

O paquete «Elbe» esperado em 14 de agosto.

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

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

#### AGENTES

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

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

# Empreza Industrial Portugueza

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

## CONSTRUÇÕES NAVAES COMPLETAS

Construcção e assentamento de Pontes Metallicas para Estradas e Caminhos de Ferro

E DE

### COFRES Á PROVA DE FOGO

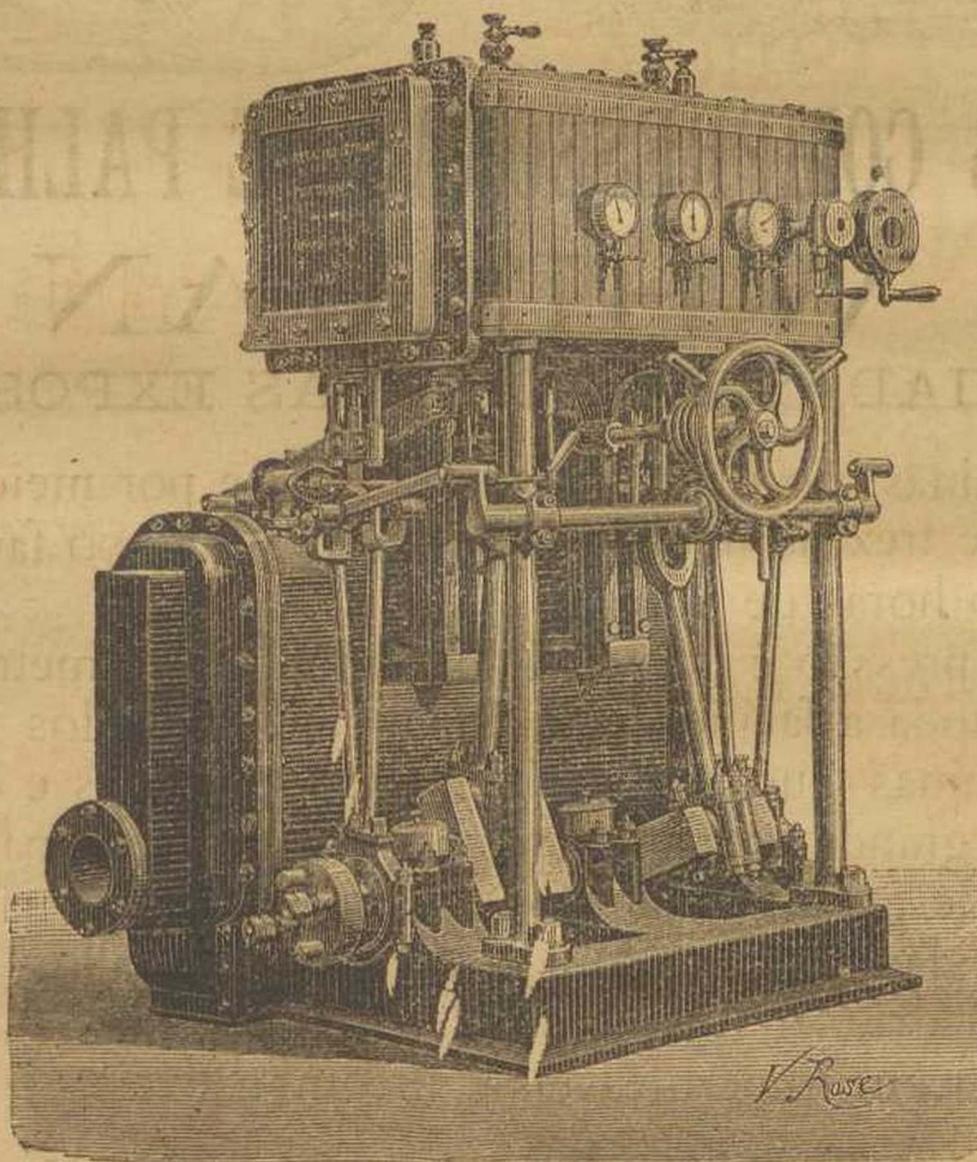
## CANALISACÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

Tubos de ferro para as mesmas fundidos em rampa e ao alto

Tem sempre promptos a entregar tubos de bocca e cordão e peças de ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, á vontade do comprador.

Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiado 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 0,30 de diâmetro.

**Machina** a vapor da força de 30 CAVALLOS, construída em 1883, nas officinas da Empreza Industrial Portugueza para o híate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»



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 smpregados em canalisações.

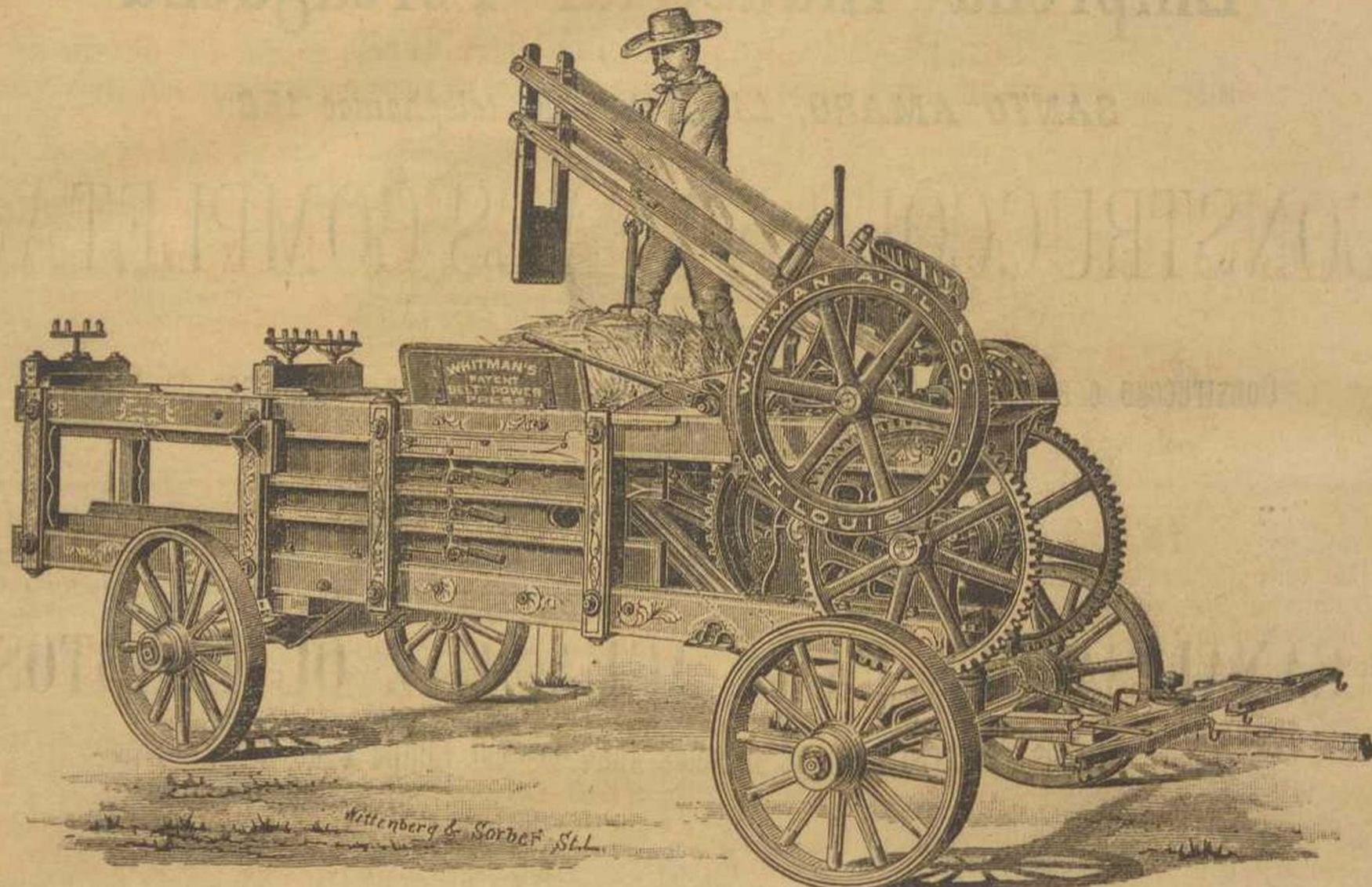
Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmosferas. Os preços correntes fornecem-se a quem os solicitar, assim como os esclarecimentos de preços.

**Machina** a vapor da força de 30 CAVALLOS, construída em 1883, nas officinas da Empreza Industrial Portugueza para o híate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, LISBOA

# 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 immensa utilidade para os exercitos e estão adoptadas na Russia e Italia.

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

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

**UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL**

**A Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza**

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