

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

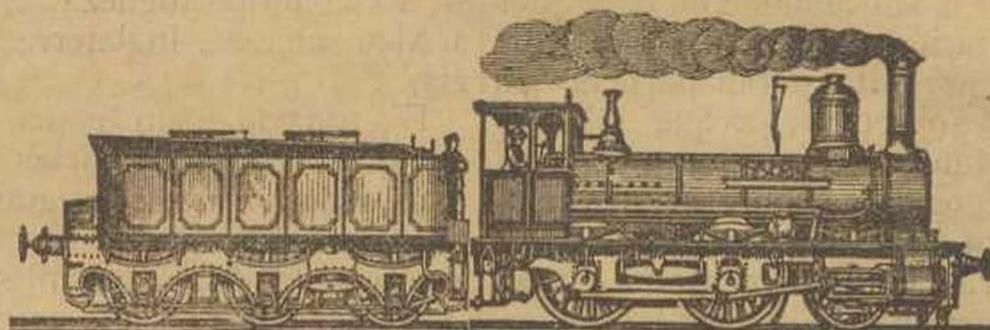
CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHO DE 5 DE MARÇO DE 1888 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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 — Adjuncto do serviço de Tracção da companhia Midland Railway

EXPEDIENTE

Não obstante todos os esforços que envidámos para poder dar n'este numero o boletim financeiro, fomos totalmente impossivel obtel-o.

Fiados na benevolencia dos nossos leitores, mais uma vez ousamos pedir-lhes desculpa d'esta nossa involuntaria falta.

SUMMARIO

Caminhos de ferro Africanos, *De Lourenço Marques ao Transvaal*—Caminho de ferro de Mossamedes—Parte oficial, decretos de 14 e 22 de agosto e portarias de 21, 22, 23, 26 e 29 de agosto—Tarifas de transporte, As novas tarifas da Companhia Real, Logares de luxo no Minho e Douro—Notas de viagem, Paris e a exposição (do nosso director)—O viaduto mais alto do mundo—Historia da locomotiva—De Zaragoza ao Mediterraneo—Linhas hespanholas, Movimento de mercadorias em Barcellona—Linhas estrangeiras. Tunnel de Faucille, Tramway da Praça da Bastilha a Belleville—Fornecimentos—Carteira dos accionistas—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro—Receitas dos caminhos de ferro—Notas varias, Um sello de correio internacional, A gare de S. Lazaro, Meio de aumentar a producção do leite das vaccas—Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, relatorio (continuação)—Commercio portuguez—Avisos de serviço Annuncios.

CAMINHOS DE FERRO AFRICANOS DE LOURENÇO MARQUES A' FRONTEIRA DO TRANSVAAL

III

(Continuado do n.^o 38)

ESTUDEMOS a hypothese da venda do caminho de ferro com todas as clausulas da primitiva concessão Mac Mudo em hasta publica, que em nossa opinião tem de verificar-se fatalmente, desde que a questão chegou aos termos em que presentemente se acha. Que perigos pôdem resultar da adjudicação? Para os apreciar convém primeiro vêr quaes pôdem ser os licitantes e quaes os motivos que podem determinalos a concorrer á licitação.

E' intuitivo que os licitantes podem ser de duas categorias, a saber: aquelles a quem possa mover o interesse puramente mercantil, isto é: os que consideram o caminho de ferro como um meio de dar applicação producti-

va ao capital e alguns que, acaso, sejam levados a procurar adquirir o caminho de ferro como um instrumento politico de influencia quer positiva, quer negativa sobre a colonia portugueza. A' primeira categoria pertencem os capitalistas quer nacionaes, quer estrangeiros e tanto uns como os outros, com uma unica excepção, que mencionaremos mais tarde, procurarão adquirir o caminho de ferro se julgarem essa aquisição emprego remunerador para o seu capital. E sel-o-há? E' lícito duvidar se a empreza se limitar á exploração do caminho de ferro. 90 kilometros de ferro, sem probabilidade de expansão, porque todas as ramificações naturaes do caminho de ferro de Lourenço Marques são para além da fronteira portugueza, constituem uma extensão demasiado exigua para ser remuneradora, principalmente se se considerarem as condições desvantajosas da construção da linha e se tiver em vista o preço da exploração das linhas ferreas das colonias inglezas vizinhas. O caminho de ferro de Lourenço Marques, apesar de grande numero de estações que lhe fizeram, é de facto destinado a servir as estações extremas; todas as intermedias estão fatalmente condenadas ao mais completo estacionamento, vistas as condições desfavoraveis de clima e sólo do distrito portuguez.

De uma estatística, que temos presente, dos caminhos de ferro do Cabo, resulta que em uma rede de 1:480 milhas abertas ao trâfego, o rendimento por milha foi de 699¹ 10^s 9^d; o numero de trens-milhas 2.765.989; o rendimento de trem-milhas, 7 s. 6 d.: despesa de exploração miliar 4 s. 10 d., percentagem do custo de exploração relativa ao seu alimento miliar 64,8. Esta percentagem ascendia a 77,02 quando o numero de milhas aberto á exploração, era de 962. Capital invertido em linhas ferreas, 13.407.385 libras. Receitas líquidas, percentagem sobre o capital 2 L. 14.^s 5^d. Despesa da construção por milhas 8.613 L. 4^s 11^d. Rendimento 1.037.359 libras; despesa 672.489 libras; numero de passageiros, 2.428.586; mercadorias, tonelagem, 375:103; material circulante: locomotivas, 227; carruagens, 320; wagons, 3:146, outros veículos, 435. A aplicacão d'estes numeros demonstra que o caminho de ferro de Lourenço Marques, considerado em si sómente tarde poderia vir a ser uma empreza remuneradora. Poderá ser um bom instrumento do progresso da colonia e designadamente do porto e cidade de Lourenço Marques; mas para as empresas industriaes ou mercantis que para este lado voltarem as suas vistas, basta a garantia de que o caminho de ferro se faça e se mantenha

em racional exploração. Este fim só poderá ser attingido quando a questão pendente, fôr definitivamente resolvida, e por tanto, só quando o caminho de ferro Neerlandez estiver em exploração. Ora para nós é evidente que a companhia neerlandeza não pôde construir o seu caminho de ferro sujeitando-se ás eventualidades resultantes das incertezas que a solução da questão pendente possa offerecer. De facto: a companhia neerlandeza até hoje não construiu o seu caminho de ferro, porque a falta do acordo de tarifas com a companhia de Lourenço Marques lhe não permitti o transporte do seu material de construcção, e, sobretudo, porque tal falta de acordo a impediria no futuro de fazer uma exploração regular. As ultimas negociações sobre as duas compauhias falharam, porque a portugueza—ou digamos a verdade—porque a sua tutora ingleza se recusou a admitir a applicação da tarifa combinada aos percursos internacionaes, segundo a proporciona.idade kilometrica. Ora a posse do caminho de ferro pelo governo é condicional e dependente de clausulas eventuaes, logo pode o caminho de ferro reverter á companhia portugueza e n'esta hypothese esta annular as estipulações do governo. N'este caso a companhia Neerlandeza teria dispêndido o seu capital improductivamente c o Transvaal teria ficado com um caminho de ferro de rendimento negativo e obrigado a pagar á companhia Neerlandeza, não só a garantia do juro de 6%, mas o deficit do eusteamento da linha ferrea. Por isso o Transvaal não pôde contentar-se com medidas provisórias, e ha de exigir de Portugal o cumprimento rigoroso das clausulas do contracto Mac Murdo.

A adjudicação sendo pois inevitável, quaes pôdem ser os sua perigos?

Temos visto até agora que as probabilidades de concorrência á praça, são pequenas em quanto se trata da generalidade dos concorrentes; poder-se-ha, porém, prevêr que a companhia Neerlandeza, visto a construcção da linha portugueza ser uma condição sine qua non da possibilidade da sua construcção concorra á adjudicação. Isto assim seria se nas condições actuaes a companhia não estivesse inhibida de fazel-o. Temos razões para afirmar da maneira mais positiva que o está. Mas admittamos que a companhia Neerlandeza vem a adquirir a linha portugueza, testa da sua rête.

O interesse da companhia assim como o do Transvaal, aconselham á companhia a fomentar o desenvolvimento de todas as suas receitas, e para isso hão-de promover o da linha portugueza, condição essencial d'aquele. Falla-se de razões políticas que devem, prevalecer ás financeiras. E' o velho argumento dos advogados dos caminhos de ferro nas mãos do estado. Râzões politicas são excellente argumento por ninguem saber o que são, sem mesmo o saber uma bôa parte dos que as invocam. No caso sujeito a argumento é ainda mais vâo.

Seriam os empregados dos 90 kilometaos de linha portugueza quem avassalaria o distrito, ou quem determinaria a corrente da opinião no sentido de uma desmoralização immediata! E não o faria a população estrangeira da colonia, que constitue a quasi totalidade dos seus habitantes, com a qual ninguem se preoccupa e cujos effeitos ninguem procura corrigir.

Posta, porém de parte a concorrência da companhia Neerlandeza, a de qualquer outro licitante parece-nos menos que provavel, visto como a exploração de noventa kilometros de caminho de ferro absolutamente dependente de uma companhia e governo estranhos e que lhe podem ser hostis, tem todas as probabilidades de ser uma má especulação.

Assim todas as probabilidades são de que a praça fique deserta de concorrentes e os nacionaes não podem afrontar-nos. Que os haja ou antes, que todos se juntem para constituir uma empreza solida e fundada em largos aliceres é do interesse de todos.

Restam agora es concorrentes da ordem política.

Esse podem ter em visia ou exercer a sua influencia no interior da Africa ou obstar a que se desenvolva a colonia portugueza. Na primeira cathegoria estão a Alemanha e a Inglaterra; na segunda só esta potencia.

E', todavia bem pouco perspicaz que não vê que qualquera destas potencias poderia muito mais facil e mais seguramente conseguir o seu sim tratando com a companhia portugueza, ou com a Delagoa C.^a o que, repetimos significa a mesmissima cousa, do que sujeitando-se aos hazares que actualmente corre.

Em conclusão: na praça o caminho de ferro ou virá a parar ás mãos de capitalistas portuguezes ou ás do governo, por falta de licitantes.

CAMINHO DE FERRO DE MOSSAMEDES

Do nosso estimável collega *As Colônias Portuguezas* recebemos a seguinte circular e telegramma que transcrevemos na integra.

O jornal *As Colônias Portuguezas* tem a honra de enviar aos seus collegas da imprensa o telegramma junto que hoje recebeu de Mossamedes, e ousa, em cumprimento do honroso mandato que lhe foi confiado, solicitar para tão importante assumpto a benvola attenção da mesma imprensa, bem certo de quanto ella poderá conseguir em favor da justa e acertada resolução de uma causa, da qual depende o futuro prospero de uma das nossas mais valiosas possessões.

Agradecendo a v. a publicação do telegramma e ainda mais a coadjuvação que se digné prestar ao patriotico empenho dos habitantes de Mossamedes, esta redacção cumpre ainda gos-tosamente a missão que lhe foi confiada.

Lisboa, 23 de agosto de 1889.

Julgamos a proposito igualmente transcrever algumas considerações sobre aquelle caminho de ferro do jornal de Mossamedes, tomado para inicio da discussão a opinião manifestada de que a linha de Benguella ao Bihé, passando por Luache, Dombe Grande, Quillenques, Caconda, Uambo, Sambo, Cacungue, não excederá 500 kilometros, enquanto que a de Mossamedes ao Bihé, tocando apenas na Humpata e Huilla e seguindo quasi em linha recta, affastando-se para isso de todos os centros productores e commerciaes, será approximadamente de 600 kilometros, o *Jornal de Mossamedes* diz o seguinte:

Acetando unicamente para discutir este traçado, vemos que a linha ferrea tem de percorrer um terreno accidentadissimo desde Benguella até proximo de Caconda e que para passar pelo Dombe e seguir pelos contrafortes das montanhas, necessariamente terá de se fazer obras d'arte, subidas e curvas rapidas, ou, desejando evitá-las, terá de preferir-se o valle, sujeito, n'uma parte do anno, ás grandes inundações do rio de S. Francisco ou de Capororo. Quillenques demora muito no sul de Benguella, e esta circunstancia obriga a uma curva saliente que dá em resultado ser a medição muito maior do que a indicada de 370 kilometros, visto não poder acceptar-se como argumento serio a linha recta de Cabongo a Benguella.

E demonstramos que ha muitas serras e cordilheiras e uma d'ellas de encosta abrupta de difficilimo accesso, cujo desnivelamento não é inferior a 300 metros, e outras ha que, projectando-se sobre as elevações da Tama, limitam por todos os lados o horizonte, formando como que um immenso amphitheatro, de que o observador occupa o centro; e a da Vissécua o seu trilho, embrenhando-se por vezes no mais espesso da floresta, sobe depois por uma encosta a pique, em cujo fundo se vê cavado um verdadeiro abysmo: affirmativas estas dos srs. Capello e Ivens.

D'este modo facilmente se comprehende que o percurso de uma linha ferrea de Benguella ao Bihé egualará se não exceder

o numero de kilometros com mais certeza indicado de Mossamedes ao mesmo ponto, tendo como agravante excessivamente desfavoravel as circumstancias climatericas de que só os negociantes de Benguela são apologistas, porque, no dizer dos alludidos exploradores, não é dado aos mortos fazer ouvir os seus queixumes, e os sobreviventes breve se esquecem das febres e seus effeitos no constante labutar commercial.

Affirmam os contrarios que esta linha atravessará grandes centros commerciaes, mas que ninguem conhece; e tanto que a não serem as fazendas agricolas dos srs. Martinho Lopes, no Dombe, e Carlos Castanheta no Luache, mas que utilizam o mar, dizem os srs. Capello e Ivens que até Quillengues atravessaram uma zona deshabitada em 7 dias de marchas successivas, e por um terreno de largas ondulações, tornando penosa a marcha.

E mais dizem relativamente á falta de agua, em toda a viagem:—“O sol, porém, erguendo-se, dissipava o veu de cacimbo (nebrina) que impedia a accão dos raios calorificos, elevava-se a temperatura, apparecia a transpiração, o lenço enxugava repetidas vezes a fronte, e o cansaço sobrevindo, aggravado ainda pela falta absoluta de agua, obrigava-nos a um descanso desaíoso, no mais aspero dos caminhos.”

Ora, uma região que não tem gados senão em Quissange, e esse mesmo não dá nem para o consumo da Catumbella; que todo o marfim vem do Feinde e outros lugares, sendo na maior parte do Bucusso, assim como os gados são roubados além do Cunene e no distrito de Mossamedes, sendo tambem certo que a borracha abunda em maior quantidade nas Ambuellas, mal se percebe como haja um trafego intermediario de Benguela ao Bihé superior a 40:000 toneladas! Mas se isto é exacto, mal se comprehende como não sahem de Benguela annualmente 20 vapores exclusivamente ali carregados.

Se é certo, se é evidentissimo—continua o *Jornal de Mossamedes*—que o grande negocio vem de regiões ricas, mas muitissimo afastadas de Benguela,—se é certo e irrefutável que os grandes povos, se o são, d'essas terras mais proximas do litoral, nenhuma aptidão ou industria teem senão a de carregadores e não raras vezes a de reunirem se em grandes massas para virem guerrear, escravizar e roubar gados aos povos do sul, para que é pois tanto empenho na construcção de um caminho de ferro por esse distrito, illudindo-se a metropole na exageração de uma riqueza propria, que não possue?

A affirmativa de que elle atravessará uma zona, que quem ler o livro *De Benguela ás terras de Iacca* tem-n'a como impossivel, detestavel, pestifera, e por qualquer forma que se estude o assumpto tudo se vê difficil, dispendioso, além da circumstancia excessivamente ponderavel de entregar-se a um inatadouro indubitable, certissimo, milhares de vidas de operarios, de artistas, de engenheiros, de todos os brancos emfim que os trabalhos empregassem, e por ultimo n'um sertão de 4 séculos, sob o nosso domínio, que não apresenta o menor vestigo de povoações europeias,—é menos patriotica, apaixonada, desgracadiSSima.

Alardeem embora e com verdade de disporem á vontade de milhares de carregadores, da facilidade que teem em organizar inumeras caravanias promptas a seguir aos sertões ainda os mais longinquos, mas, mais nada; e senão ouçamos os srs. Capello e Ivens:

“O Bihé, ponto principal de partida das caravanias que se destinam aos sertões, é um d's centros commerciaes mais concorridos nas terras de oeste, para onde, em geral, se dirigem os viajantes que desejam penetrar no interior, á vista dos caminhos abertos em todas as direcções. O Cassongo, o T'chiboco, a Garanganja, a Catanga a Canunguessa, o Guengi, o Bucusso, estão ligados por trilhos com o Bihé.

“Estas terras constituem indubitavelmente o extremo oeste da vasta região, elevada linha divisoria dos grandes systemas do Congo Zaire e Zambeze, e que correndo para nordeste deixa por um lado o Cu-anza, o Cu-ango, o T'chicapa, o Cassai e o Lualaba, e por outro o Cu-bango, o Cu-itó, o Cu-ando, o Liba, etc., indo alí passar ao sul do Bangueolo ou Pemba, sob a denominação de Muchiuga, terminando a leste no planalto de Lubiza. Tem por limite ao norte, o Bailundo; a leste, o N'Guenzi e o N'Dulo; ao sul, os Ganguellas, e ao oeste, Galangue.”

O sertão de Mossamedes não tem esses povos que se prestem a conduzir cargas á cabeça, nem a constituir-se em caravanias para irem aos sertões affastados, porque não são pobres, nem necessitam de entregarem-se a esse mister;—teem seus gados, e em tal quantidade, que não obstante os continuos roubos de milhares e milhares de bois por hottentotes, quillengues e monanos, abastecem os mercados d'esta villa, de Loanda, de Cabinda, de S. Thomé e do Gabão. Teem a sua vida pastoril, e se houvessem comunicações acceleradas e baratas abasteceriam de milho todo o Portugal.

Um caminho de ferro, em Mossamedes, não serviria apenas Humpata e Huilla, como dizem. Tem as novas colonias de Lubango, Chibia, Chipomponime, Humpata e Huilla, que não se poderão sustentar e muito menos prosperar sem uma via ferrea. Tem as propriedades agricolas antigas e valiosas de Chella abaixo em

Capangombe, Biballa, Muninho, Giraul. Para contrapôr a estes centros populosos de raça branca tem porventura Benguela alguma colonia européia ou poder se ha ahi aclimatar alguma? Tanto o governo reconhece esta impossibilidade que nem se atreverá a sacrificar vidas, com a mais insignificante experencia. E como não ha de ser assim, se ao funcionalismo em Benguela concede-se 50% de contagem no tempo de serviço?

Em Mossamedes a unica e exclusiva dificuldade a vencer na construcção do caminho de ferro é a da serra da Chella, mas esta mesma e outras de elevada altitude e difícil accesso encontram-se em Benguela, por qualquer ponto que a linha passe. Ora, medeante apenas 178 kilometros em terreno quasi todo plano, desde a villa, no litoral, até á portella da Chella, no planalto, onde cessam todas as dificuldades para a continuaçao da linha ferrea, e encontrando-se os estudos já feitos pelo distinctissimo engenheiro Machado, sendo certo tambem que facilmente se chega a Caconda, seguindo ao Bihé,—são inuteis as enormes despezas de vidas e de dinheiro com a desnecessaria linha ferrea por Benguela, e todo o negocio do interior utilisará da linha já construída.

As opiniões auctorizadas não devem ser arredadas em assunto como este, que se debate. Recorramos, pois, á opinião dos srs. Capello e Ivens em sua obra *De Angola à contra costa*:

“Tiradas encomiasticas com respeito a esta região(a da Huilla, a d'este planalto) por todos conhecida e apreciada, tornam-se em verdade superfluas. Ali acham-se reunidas as condições para uma vasta colonisação européia, e em circumstancias pouco faceis de encontrar na Africa; é, pois, urgente tornal-a o alvo de todos os nossos esforços e attenções, envidar todos os recursos para que prospere, formando o grande centro de movimento que breve irradiará para as terras do norte e nordeste.

“Deixemo-nos de mais considerações; capi.al é que se deseja, propaganda fazemol-a nós aqui, recordando que n'uma terra que tão generosamente secunda os esforços do colono nada pôde resistir á força de vontade bem determinada; e sirva de exemplo esse punhado de colónos que, tendo ido para ali em 1840, pela maior parte com os bolsos vazios, levantaram a esplendida villa de Mossamedes, e são hoje pelo geral proprietarios. Os geographos pela sua parte teem feito o que lhes incumbe; continue o governo a empenhar-se com seriedade na obra; venham para o interior a missionario, o mercador e o colono, e breve veremos operar-se a mais radical transformação.

“A primeira coisa precisa é crear meios de transporte; de outra forma todo o sucesso será impossivel. O recemchegado, negociente, mercador ou lavrador, por melhor que seja a sua vontade, nada pode no interesse de um paiz faltos de bons caminhos e vias de communicação. Que importa o facto da Huilla produzir muito trigo, se cada carro boer, por exemplo, leva o excessivo preço de meia libra esterlina por arroba para o transportar para a costa? Para que vos serve saber que das vertentes da Chella até á bacia de Quillengues pode colher-se todo o milho preciso para o consumo da província, e ainda para abastecer a colonia do Cabo, se nem uma espiga pôdeis trazer atravez das serranias do Munda?

“A viação é o objecto capital, e isto em detrimento de todas as outras obras, como hospitaes sumptuosos, residencias, quartéis, etc., de que de resto temos abusado muito. Abrir caminhos, porém, atravez das terras aridas e em seguida dos mattos interiores, para se servirem com carros de bois, é um erro sem nenhuma vantagem. Grande capital seria necessário para uma obra de que apenas ha a esperar resultado modiocre, sem comprehendêr tempo, trabalho e outros factores, como morte de gados, etc. Procuremos, portanto, na viação acelerada, resolver este problema, e vamos ao caminho de ferro ou ao tramway a vapor, como unico recurso para transformar tudo aquillo. Tomemos Mossamedes como ponto de partida, prosigamos, por exemplo, pelo valle do Giraul ou do Bero. Ganhando o interior, essa linha attingirá a região proxima de Copangombe, procurando a directriz mais conveniente para vencer as alturas da Chella.”

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECCAO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.ª repartição

CAMINHOS DE FERRO

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que para a construcção do ramal de caminho de ferro do caes dos Soldados a Cascaes, seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcela de terreno com o n.º 92, pertencente a Bernardino Sertorio Sanches e Marius Roman Junior, e situada na freguezia de Nossa Senhora da Purificação, concelho de Oeiras, 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 de 8 de junho de 1859, a expropriação da mencionada parcella, 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 14 de agosto de 1889.—REI.—Eduardo José Coelho.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 12 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto e orçamento, datados de 15 de abril ultimo, de um armazem para mercadorias e de um caes descoberto na estação de Montemór, no caminho de ferro do sul, e ordenar que o director dos caminhos de ferro do sul e sueste faça proceder á execução dos trabalhos por empreitadas ou tarefas, ficando auctorizado a despender com este serviço até á quantia de 5:781\$000 réis, importancia do orçamento mencionado.

Paço, em 21 de agosto de 1889.—Eduardo José Coelho.

Para o director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Pedindo a companhia do caminho de ferro do Mondego que, para a construcção do 2.º lanço da 2.ª secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, seja declarada a urgencia da expropriação de seis parcelas de terreno com os n.º 98, 113, 117, 118, 172 e 190 pertencentes: a n.º 98 a D. Anna, viúva de Francisco Antunes as n.º 113, 117 e 118 a Joanna Maria Simões; a n.º 172 a João Simões de Carvalho e a n.º 190 a Antonio Mattos Pau lo, e situadas todas na freguezia de Serpins, concelho da Louzã, districto de Coimbra; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1850;

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 22 de agosto de 1889.—REI.—Eduardo José Coelho.

Pedindo a companhia do caminho de ferro do Mondego que, para a construcção do 1.º lanço da 2.ª secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, seja declarada a urgencia da expropriação de sete parcelas de terreno com os n.º 11, 12, 13, 14, 15, 17 e 20, pertencentes: a n.º 11 a D. Adelina Mesquita; a n.º 12, a José Augustinho Cacilhas; a n.º 13, a Joé Caetano; a n.º 14, a João Antunes; as n.º 15 e 17, ao dr. Campos de Magalhães, e a n.º 20, ao dr. Sanches; e situadas todas na freguezia e concelho de Louzã, districto 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, 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 22 de agosto de 1889.—REI.—Eduardo José Coelho.

Tendo ocorrido no dia 8 de junho d'este anno um descarrilamento dentro das agulhas da estação de Santa Apolonia e havendo-se repetido no dia 21 do corrente mez igual accidente em resultado do choque lateral de dois comboios dentro das mesmas agulhas:

Determina Sua Magestade El-Rei que uma commissão composta dos engenheiros de 1.ª classe João Pedro Tavares Trigueiros e João Anastacio de Carvalho e do engenheiro de 3.ª classe Manuel Francisco Vargas, servindo o primeiro de presidente, averigue das responsabilidades d'estes descarrilamentos e proponha as providencias a adoptar a fim de se evitar a repetição de tales desastres.

Determina outrosim o mesmo augusto senhor que a mesma commissão, tendo em attenção o importante movimento de comboios na estação de Santa Apolonia e as disposições das multiplas linhas de serviço da mesma estação, suas agulhas e collocação de signaes, cujo sistema não está actualmente em relação com aquele movimento, indique aquelle que mais convirá aplicar á manobra de agulhas e signaes n'aquelle estação em conformidade com

os aperfeiçoamentos adoptados no estrangeiro em estações importantes.

Paço, em 22 de agosto de 1889.—Eduardo José Coelho.

Para o conselheiro director geral de obras publicas e minas.

Sua Magestade El-Rei, tendo em vista o disposto no artigo 42.º do contracto de 30 de junho de 1884: ha por bem ordenar que as disposições do decreto de 6 de março de 1889, e instruções a que o mesmo decreto se refere, sejam extensivas ao caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella.

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

Paço, em 23 de agosto de 1889.—Eduardo José Coelho.

Sua Magestade El-Rei, a quem foram presentes os projectos das tarifas especiaes n.º 1, 3 e 4 de pequena velocidade, que acompanharam os officios n.º 388 de 3 de maio ultimo do director da fiscalisaçao dos caminhos de ferro de leste, norte e Beira Alta, e 947—E de 1 de junho do director da fiscalisaçao dos caminhos de ferro do oeste, e os das tarifas especiaes n.º 2 e 5 de pequena velocidade, remettidos pelo mencionado director da fiscalisaçao dos caminhos de ferro do oeste com o seu officio n.º 1:095—E de 17 do corrente mez, propostas pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes para serem applicadas ás linhas exploradas pela mesma companhia: ha por bem, conformando-se com o parecer de 20 do mez actual do conselho superior do commercio e industria, aprovar os projectos mencionados, devendo:

1.º As condições 9.º da tarifa n.º 3 e 13.º da tarifa n.º 4 serem substituidas pelos dizeres da condição 6.º da tarifa n.º 1:

2.º Nas tarifas n.º 1, 3 e 4 introduzir-se a seguinte condição: Esta tarifa será applicada *ex officio* quando dos seus preços resultem vantagens para o publico e o expedidor não reclamar expressamente a applicação de outra.

Outrosim determina o mesmo augusto senhor que, quando haja de expedir-se para as linhas do Minho e Douro mercadorias consignadas n'estas tarifas especiaes, a tarifa a applicar ao percurso das mencionadas mercadorias nas referidas linhas seja a mais reduzida ali em vigor, salvo declaração em contrario do expedidor.

Paço, em 23 de agosto de 1889.—Eduardo José Coelho.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um pedido da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes para lhe ser permitido substituir nas fundações do primeiro encontro e dos pilares da ponte sobre o Zezere (1.º), no 3.º lanço da 2.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, o sistema constante do projecto approvado, pelo de fundações a ar comprimido: ha por bem, conformando-se com o parecer de 16 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas, auctorizar a substituição proposta, devendo a companhia submeter á approvação superior um novo projecto da parte de pedra da referida ponte, em harmonia com as modificações auctorizadas pela presente portaria, augmentando-se a extensão dos encontros de modo a não serem envolvidos pelos cones do aterro, sendo estes revestidos com um empedrado e sustentados até á altura das maximas cheias, por um muro de supporte; ficando em vigor as disposições da portaria de 22 de agosto de 1888, que por esta portaria não são alteradas.

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

Paço, em 26 de agosto de 1889.—Eduardo José Coelho.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 22 do corrente da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 7 d'este mez, da parte de pedra do viaducto de Tremoa, ao kilometro 15,97920, no 2.º lanço da 1.ª secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

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

Paço, em 29 de agosto de 1889.—Eduardo José Coelho.

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

TARIFAS DE TRANSPORTE

As novas tarifas da Companhia Real.—Chamamos a attenção dos nossos leitores para a portaria do sr. ministro das obras publicas, incerta na secção competente, em que são aprovados os

projectos das novas tarifas da Companhia Real, que annullam todas as demais existentes na referida companhia, bem como as combinadas com os caminhos de ferro do Minho e Douro e Beira-Alta, sendo applicadas n'estas linhas as tarifas mais beneficiosas para o publico. Estas tarifas devem começar a vigorar do 1º d'outubro proximo.

Logares de luxo no Minho e Douro.—Com este numero distribuimos a cada um dos nossos assignantes, um exemplar d'esta tarifa que estabelece as taxas supplementares a pagar pelos logares de luxo no caminho de ferro do Minho e Douro, nos coupés simples e carruagem leito, sendo a percepção por cada logar a seguinte:

	Coupé simples	Carr. leito
Até 150 kilometros.....	300	800
De 151 a 200.....	400	1:000
De 201 a 250.....	500	1:300
De 251 a 300.....	600	1:500
De 301 a 350.....	700	1:800

Estes logares só são facultados aos passageiros portadores de bilhetes de 1.^a classe, devendo, pelo menos, serem apresentados os pedidos, na estação do Porto, com 4 horas d'antecipação; e nas demais estações, com 24 horas.

Podem ser tomados em transito, pagando os passageiros o minimo da taxa correspondente a 150 kilometros.

As tarifas da Companhia Real brevemente serão distribuidas tambem aos nossos assignantes.

NOTAS DE VIAGEM

PARIS E A EXPOSIÇÃO

(Do nosso director)

II

D'esta vez, sim, vou fallar-lhes de Paris, não fazendo como na carta anterior, em que a grande cidade figurava só no titulo.

E cada vez me applaudo mais por ter adiado a exposição das minhas impressões, porque, a principio, ellas eram, em geral, bem pouco agradaveis.

Porque, diga-se a verdade, os que aqui teem estado, e ainda mais... os que nunca vieram cá, dizem-nos coisas da capital da França que o nosso espirito vem preparado para subir de surpresa em surpresa, a cada minuto, e os nossos olhos esperam, de instante a instante, o deslumbramento que os ha de inutilizar para a apreciação do resto do mundo.

Ora o caso é que, entrando em Paris ás 5 e meia da manhã, pela estação de Orleans, seguindo para o hotel por entre os montões de folhas velhas que sulcam, que cobrem, as ruas, na proximidade dos Halles, vendo, de caminho, as paredes escuras, sujas, dos grandes edificios, mais escuras ainda porque não as illumina o brilhante sol, que parece apagar os seus fogos quando atravessamos os Pyrineos, o viajante sente uma certa tristeza invadil-o e, longe dos entusiasmos com que se sauda, regularmente, uma grande cidade á primeira vez que n'ella se entra, uma desillusão o possue e o subjuga.

E não é só á entrada, que isto succede.

Adiantado o dia, o movimento começa a animar a vida das ruas; os *omnibus*, os trens, os vehiculos de todas as especies principiam a circular em sentidos contrarios; a turba aglomera se ás portas dos cafés e restaurantes; nos cantos dos passeios ha grupos que esperam occasião para atravessar as ruas, mas em todos esses *omnibus* e trens, n'essa turba que gasta o tempo

nas mesas dos cafés, estendidas pelos passeios, n'esses grupos que se acotovelam nos angulos das ruas, avultam as classes mais pobres, os fatos mais modestos, a elegancia e a falta de gosto, que eram plantas que julgamos só oriundas do nosso pobre paiz.

"Não se diga que esta maneira de ver e sentir é filha da ignorancia do que é a capital franceza.

Tudo que ella tem, de bom e mau, é sabido no resto do mundo por quem tem lido uma parte, pequena que seja, da litteratura contemporanea, ahí vê marcada a sua importancia em caracteres bem legíveis para que alguém, medianamente educado, não deva ignorá-la, mas o que é facto é que todo o que não tiver em Paris outro attractivo senão o desejo de viajar e conhecer mundo, não pode evitar o desanimo dos primeiros dias ao entrar aqui.

E digo dos primeiros dias, porque não é rapidamente que essa disillusão se desvanece.

E' mister apreciar a cidade sob outros pontos de vista, para se principiar a desvanecer essa má impressão primitiva; necessita-se de alguns passeios, para se verem monumentos que merecem, com effeito, a admiração; percorrendo as grandes avenidas, á hora em que a sua população é mais escolhida, é que se habituá o estrangeiro a conhecer as bellezas da grande cidade no seu movimento diario.

Mas, em todo o caso, a recordação que nunca o larga, a saudade que, dia a dia, mais lhe turba a admiração por Paris, são as do bello sol peninsular, da franca alegria, da bondade e cortezia espontaneas do nosso povo e do de Hespanha.

E não me queiram mal porque o diga francamente e sem rodeios — o povo de Paris, ou pelo menos o que enche mais a cidade — seja da capital ou de fóra, não tratemos de o averiguar — não tem quella amabilidade que caracteriza as classes melhor educadas aqui, e mesmo as menos instruidas nos outros paizes.

Indiferente para com os estranhos, acostumado a um vae-vem de estrangeiros que veem admirar a capital, aborrecido — quiçá — d'essa corrente continua que o mundo faz perpassar pelo centro da Europa, orgulhoso, talvez, de ver alvo d'essa admiração a sua cidade, o povo, em geral, está muito longe de receber visitas com a amabilidade que se encontra nos demais paizes menos frequentados.

Quem sahir a pé ou de *omnibus* por essas ruas, quem permanecer algumas horas entre as diferentes camadas sociaes, como o deve fazer todo o viajante que não vem só para ver museus e pasmar da vastidão de edificios e praças, não regressará a casa sem ter tido uma boa meia duzia de vezes motivo de desagrado.

Voltemos a pagina d'esta nota triste que inscrevemos na nossa carteira e que não tivemos ainda lapis para riscar, porque a amabilidade com que temos sido recebidos por algumas pessoas, mesmo de entre o povo, a franca amizade com que braços amigos, antigos e novos, se nos teem estendido, essas notas gravam-se n'uma carteira especial, cujas multiplices paginas são as nossas recordações mais queridas e o nosso reconhecimento mais firme.

Foi rodeado d'essas attenções que emprehendemos algumas visitas á cidade, que a percorremos em todos os sentidos a admirar-lhe o muito que ella tem para ver.

A grandiosidade dos monumentos, a elegancia das grandes praças são muito para admirar n'esta capital, mas superior a tudo que ella tem de ostentoso, a sua exposição attrahe o visitante como o centro principal a que as suas attenções devem applicar-se de preferencia.

Mas, se descrever Paris seria impossivel no limitado espaço que a estas cartas é reservado, não é menos difícil compendiar n'ellas essa aglomeração de maravilhas que se ostenta desde o Trocadero até a Escola Militar, e desde o palacio dos Invalidos até o Sena, prolongando-se pelo caes d'Orsay até a ponte de Iena.

Desorienta a enormidade d'aquellas galerias, em que se admiram os productos da industria de todos os paizes; a multiplicidade d'aquellas instalações, em que o gosto de cada paiz se manifestou exhuberantemente na construcção do edificio e disposição dos seus artefactos.

E sobretudo o que mais deslumbra são os dois monumentos principaes, que não terão a vida fugitiva das mais edificações, que ficarão ali como padrão firme do adiantamento da sciencia moderna e da intelligencia dos seus constructores — a torre Eiffel e a galeria das ma-chinas.

Essas duas construcções são hoje o orgulho da França — justo e louvavel orgulho de um paiz que trabalha e lucta por affirmar a sua força, no meio dos embates de outras potencias, e que mais que tudo busca affirmar esses direitos de primasia nas obras dos seus grandes homens, obras de tal alcance que o mundo tem que curvar-se perante elles, com a admiração devida a tudo que é immensamente extraordinario.

Não é a nossa especialidade descrever cidades e muito menos as que tão conhecidas e descriptas estão como Paris.

E' por isso que preferirei limitar as minhas apreciações ao que se refere ao serviço de viação que, afinal, é o que mais interessa á especialidade dos meus leitores.

O pouco espaço de que disponho não me permite d'esta vez, tratar senão muito de passagem da pequena viagem que fiz na linha de Paris a Lyon, ate Corbeil, a visitar as vastas officinas de Mr. Decouville, das quaes fallarei mais tarde.

Bastou essa pequena excursão para que eu, que tencionava voltar de Londres por Ostende e Bruxellas para a Suissa, mudasse de itinerario, desejoso de perrer em maior distancia a linha do P. L. M.

É que poucas linhas temos visto tão apreciaveis como esta, atravessando terrenos tão ferteis, pequenas povoações interessantes, a vegetação por toda a parte, a vida, a animação, misturadas com o agradavel panorama dos campos.

O serviço é excellente, rapido, commodo, bem organizado, uma grande affluencia de passageiros, mas o material sufficiente para que elles possam viajar comodamente.

As carroagens todas de 6 rodas, com 4 compartimentos. As de 1.^a luxuosas, as de 2.^a muito bem estofadas, tão boas como as de 1.^a nas linhas que anteriormente havíamos percorrido; as de 3.^a teem almofadas, vidraças e stores como as nossas 2.^a.

Diferençam-se exteriormente mais pela cor do que pela forma, porque á primeira vista todas são eguaes. As de 1.^a classe são encarnadas; as de 2.^a amarellas; as 3.^a verdes.

Tornarei a fallar d'esta linha quando tiver effectuado a viagem que n'ella vou fazer de Paris a Genève e de Vintimille a Cette, tratando antes, para seguir a ordem da minha viagem e dos meus apontamentos, do serviço do norte de França, linha de cintura, da enorme rede ingleza, etc.

A dificuldade está em resumir n'estas cartas, rapidamente escriptas, o muito que teria a dizer sobre tantas linhas que vou percorrendo, dando apenas o que mais aproveitável seja para os leitores. Liverpool, 27 d'agosto

O VIADUCTO MAIS ALTO DO MUNDO

Parece que o viaducto mais alto que existe se encontra no caminho de ferro de Antofagasta, na Bolivia, atravessando o rio Loa, na região mais ardua da cordilheira dos Andes.

A sua altitude é de 3:000 metros acima do nível do mar, e as condições em que esta obra foi executada são devéras originaes.

A ponte metallica, em cujo eixo assenta a via, apoia-se sobre sete pilares de alturas variaveis, conforme as ondulações do valle que atravessa, cada um dos quaes é formado por quatro columnas, ligadas entre si nos planos horizontais por parallelogrammos, e nos planos das faces inclinadas por cruzes de Santo André.

Eis os principaes dados d'esta obra:

Distancia entre as faces dos encontros	240	metros
Altura da columna maior.....	101	"
Comprimento da columna maior.....	94,10	"
Comprimento dos grandes tramos....	24	"
Comprimento dos tramos dos pilares.	9,60	"
Comprimento da plataforma pelo lado e terior	3,90	"
Distancia entre os eixos das vigas mestras.....	2,65	"
Altura das mesmas.....	2,38	"
Largura da via.....	0,75	"
Peso da parte metalica.....	1:115	toneladas

A construcção effectuou-se sem o emprego de andaines. Collocou-se primeiro, d'um lado ao outro do valle, uma via aerea, formada por dois cabos de aço, do typo empregado pelos srs. John Fowler & C.^a no serviço das charruas a vapor. Sobre este cabo circulava, d'um a outro extremo, movido por cabrestantes a vapor montados sobre os encontros, uma especie de wagonete, que transportava todas as peças metalicas, as quaes, logo que chegavam ao sitio onde deviam ser applicadas, eram descidas por meio de uma roldana e montadas no seu lugar. Os pilares eram levantados por andares, começando de baixo.

A mesma via aerea serviu, durante a montagem, para o transporte de todo o material necessario para o assentamento da linha do outro lado do valle, sendo esse transporte feito por uma locomotiva que passava sobre a dita via.

As peças d'esta locomotiva foram desmontadas, á exceção da caldeira, cujo peso excedia muito o dos elementos metalicos do viaducto; lancaram-n'a porem sobre os cabos, os quaes supportaram sem accidente esse peso anormal.

Levantados os pilares, as vigas mestras foram collocadas no seu lugar por meio de um guindaste movido a braço.

A reuniao das diferentes peças era feita sobre a margem, por secções de 24 metros de extensão o maximo, e d'um peso de cerca de 10 toneladas. Um caminho de ferro provisorio, que se ia prolongando á medida que os trabalhos avançavam, levava todas as peças, as quaes d'ahi a algumas horas estavam fixas na sua posição definitiva.

A questão da estabilidade d'esta construcção, no que diz respeito aos esforços do vento, teve de ser resolvida sem a menor indicação prévia. Supoz-se um vento de força tal que pudesse deitar abaixo do viaducto um comboio de wagons vazios; e o madeiramento foi também calculado por forma a resistir a um esforço excepcional.

Ha aqui a notar uma circumstancia curiosa: a pres-

são barometrica e sensivelmente inferior d'um terço á do nível do mar, e o peso do ar é, por consequencia, proporcionalmente menor; circumstancia esta que concorre para assegurar a estabilidade.

Finalmente, a obra, começada em 2 de maio de 1887, estava concluída a 28 de janeiro do anno seguinte, e a 16 do mes immediato atravessava a Loa o primeiro comboio.

HISTORIA DA LOCOMOTIVA

A machina a vapor, inventada por James Watt em 1774, attrahiu immenso a attenção do mundo scientifico; foi a primeira locomotiva que se construiu, mas, como não podia funcionar bem, não teve exito verdadeiro.

Apoz esta primeira tentativa, outras experiencias se seguiram, até que, em 1829, se realizou um concurso de locomotivas, no caminho de ferro de Liverpool a Manchester.

Finalmente, em 1830, os Stephensons, pae e filho, com a sua *Rocket*, resolveram completamente o problema, conseguindo-se que a sua locomotiva levasse dez carruagens com passageiros, a uma velocidade de trinta milhas por hora.

A grande descoberta da locomotiva é tão moderna, que ainda ha pouco morreu em Nova York o celebre capitão John Ericsson, que foi um dos que mais trabalharam por aperfeiçoal-a; e na mesma cidade vive ainda o machinista Horacio Allen, que foi quem levou a primeira locomotiva, em 1831, na sua primeira viagem aos Estados Unidos.

As primeiras machinas que se empregaram nos caminhos de ferro dos Estados Unidos, e para cuja construção serviu de modelo a *Rocket*, pesavam cinco a seis toneladas, e podiam arrastar, em via plana, cerca de quarenta toneladas.

Fizeram-se depois grandes reformas, tanto na Europa como nos Estados Unidos, em consequencia das quaes as locomotivas americanas chegaram a pesar vinte e cinco toneladas approximadamente, podendo arrastar, em caminho plano, sessenta wagons cheios de carga, com o peso de mil duzentas toneladas.

Não obstante o grande adeantamento que isto já representava, ainda ultimamente se construiu uma outra classe de locomotivas, que pesam cincuenta toneladas, e podem arrastar em caminho plano mais de duas mil quatrocentas toneladas.

Esta não é porém ainda a ultima palavra: outras locomotivas mais pesadas e poderosas se construiram depois, mas essas approximam-se já dos limites de tamanho e peso das machinas que podem funcionar nas nossas vias de ferro e aço.

DE ZARAGOZA AO MEDITERRANEO

Concluiu-se com o melhor exito a emissão publica aberta pela casa Martin & C.^a, de Londres, e o banco d'Escompte, de Paris, por conta da empresa concessaria d'este caminho de ferro.

Temos á vista a noticia officiosa sobre os resultados do capital destinado a esta operação, da qual damos o seguinte extracto:

A denominação de Zaragoza ao Mediterraneo, não obstante se referir sómente á concessão de Val de Zafán a San Carlos, justifica-se, além de outras razões, porque a companhia tem feito os estudos necessarios para o prolongamento da sua linha desde a povoação de Hijar, passando pela margem direita do Ebro, com

um percurso de 58 kilometros, até a estação do norte de Zaragoza.

Ha razões bem fundadas para crer que o ramal do Ebro não será nunca uma concorrente d'esta via ferrea, porque não poderá, em caso nenhum, dedicar-se á navegação.

Accresce que, embora se não conte senão com o tráfego local, pode assegurar-se que a companhia de Zaragoza ao Mediterraneo terá sempre com que cubra as suas obrigações. Basta considerar-se que, não havendo a leste de Hespanha nenhuma linha sem ligação, inclusivé as de Valls, San Juan e Utiel, que não renda mais de 15:000 pesetas por kilometro, seria absurdo suppor que a via que servir o valle do Ebro e o Baixo Aragão, comarcas essencialmente industriaes e agricolas, não produza o mesmo que as demais, estando em melhores condições.

Com 14:000 pesetas ha ja o suficiente para cobrir as obrigações; e o calculo não é exagerado, visto que só a via carreteira produz hoje 16:000 pesetas.

Conforme os dados de diferentes companhias, o tráfego entre Valencia e Madrid, Valladolid e Burgos, está calculado em 21:000 pesetas por kilometro, mas as distancias pela linha de Val de Zafán são muito mais vantajosas.

De Valencia a Bilbao, por Madrid, ha 1:062 kilometros.

Pelo Val de Zafán e Zaragoza, ha 729.

A companhia de Valencia favorecerá, pois, o tráfego por esta linha, a qual lucrará com o augmento de 81 kilometros no seu percurso.

Finalmente, a conclusão dos trabalhos está garantida pela empreza constructora, tanto mais que os 14 kilometros mais difficeis, entre a Puebla de Hijar e Alcañiz, estão construidos. Além d'isso, ha no porto de San Carlos 12:000 travessas, e 40:000 em Navarra; a casa de Sharp & C.^a tem as locomotivas em plena construção, e varias fabricas belgas estão concluindo o material circulante. Por outro lado, os constructores não receberão os 6.250:000 pesetas do preço da construção, senão do modo seguinte: metade logo que estejam abertos á exploração os 82 kilometros de Puebla a Alcañiz e de Cherta a San Carlos, e o resto quando as obras estejam inteiramente concluidas, achando-se todo o material sobre a via.

LINHAS HESPAÑOLAS

Movimento de mercadorias em Barcelona.—A melhor prova do importante desenvolvimento commercial da capital do Principado está na seguinte estatistica das expedições effectuadas pela pequena velocidade, durante o anno de 1888, unicamente pelas estações de mercadorias de Barcelona, da companhia T. B. F.

O numero de expedições locaes ou interiores, para estações da rede d'esta companhia, foi de 124:570, sendo 116:060 pelas tarifas geraes, e 8:510 pelas especiaes.

N'este total avultam 3:108 expedições de 10 a 20 mil kilogrammas; 427 de 20 a 25 mil, e 631 superiores a 25 mil.

O numero de expedições combinadas foi de 105:658, distribuidas como segue:

Com destino ás linhas de A. V. T. 50:232, que foram taxadas: 1:280 pelas tarifas geraes, e 48:952 pelas especiaes.

Figuram entre estas expedições 176 de 10 a 20 mil kilogrammas; 7 de 20 a 25 mil, e 5 superiores a 25 mil.

Com destino ás linhas M. Z. A. e suas confluentes, bem como para a de Granollers a San Juan das Abadesas, 49:509, taxadas: 1:095 pelas tarifas geraes e 48:414 pelas especiaes.

Incluem-se n'estas expedições 31 de 10 a 20 mil kilogrammas; 5 de 20 a 25 mil, e 1 de mais de 25 mil.

Com destino a Franca 5:917, sendo 562 taxadas pelas tarifas geraes, e 5:355 pelas especiaes.

Entre estas figuram 257 de 10 a 20 mil kilogrammas; 28 de 20 a 25 mil; e 28 de mais de 25 mil.

Se a estes dados, rigorosamente exactos, pudesse agregar-se:

1.^o As expedições de grande velocidade feitas pela estação de Barcelona, da companhia T. B. F.;

2.^o As de grande e pequena velocidade, destinadas á mesma estação.

3.^o As de grande e pequena velocidade feitas e recebidas pela estação de Barcelona-Norte;

4.^o As entradas e saídas pelo porto; e

5.^o Os transportes effectuados pela via carreteira, não entrando n'este numero os do interior da capital:—seria realmente espantoso o tráfego d'esta capital, justamente considerada a primeira praça commercial de Hespanha.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Tunnel da Faucille.—Um grupo de engenheiros occupa-se n'este momento em estudar um projecto de incontestável utilidade para os interesses franceses, pois que, caso seja realizado, chamará uma importante concorrência do Saint-Gothard: é o da abertura da Faucille.

A linha a construir deverá ligar com a rede do P.L. M. n'um ponto dado entre Mosrez e Saint-Claude, no planalto situado entre estas duas cidades, a fim de, por meio de declives, pequenas rampas e curvas de grande raio, poder chegar á embocadura da Faucille, com uma cota de 600 metros acima do nível do mar.

A extensão total da linha será de 36 kilometros.

O tunnel da Faucille terá uma extensão de 4 kilometros, e o resto da linha 32.

A despesa total dos trabalhos elevar-se-há á somma de 22 milhões.

A construcção executar-se-há n'um espaço de tempo não excedente a quatro annos.

Tramway da Praça da Bastilha a Belleville.—O conselho municipal auctorizou a administração da cidade de Paris a executar os trabalhos de construcção e installação do tramway funicular entre a praça da Bastilha e a egreja de Belle-Ville.

O prefeito de Paris foi convidado a negociar com os ministros respectivos, com o fim de obter que a exploração d'este tramway, construído pela cidade, seja feita por ella propria.

Na falta d'esta auctorisação, será a exploração cedida ao auctor do projecto, Mr. F. urnier, pelo espaço de 18 mezes, mediante uma retribuição annual de 50:000 francos. Os productos ou lucros da exploração formarão um capital especial destinado á criação de linhas homogeneas ou aos melhoramentos da referida linha de tramwais.

FORNECIMENTOS

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

Faz-se publico que até á uma hora da tarde de 5 do proximo mez de setembro, na direcção dos referidos caminhos de ferro, recebem-se propostas em carta fechada para o fornecimento de artigos de estofador.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 13:000, e o definitivo será o que corresponder a 5 por cento da importancia total do fornecimento, tendo logar, aquelle na thesouraria d'estes caminhos de ferro, e este, na caixa geral de depositos, á ordem dos mesmos caminhos de ferro.

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

Lisboa, 24 de agosto de 1889.—O director, J. P. Tavares Trigueiros.

Faz-se publico queaté á 1 hora da tarde de 7 do proximo mez de setembro, na direcção dos referidos caminhos de ferro, recebem-se propostas em carta fechada para o fornecimento de 5:000 kilogrammas de alcatrão vegetal, 1:500 kilogrammas de píxe e 3:000 kilogrammas de coaltar.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 10:000, e o definitivo será o que corresponder a 5 por cento da importancia total do fornecimento, tendo logar este, na caixa geral de depositos, e aquelle na thesouraria d'estes caminhos de ferro, ambos á ordem da direcção dos mesmos caminhos.

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

Lisboa, 27 de agosto de 1889.—O director, J. P. Tavares Trigueiros.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA DE VIAÇÃO URBANA A VAPOR

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

São convidados os accionistas d'esta companhia a satisfazer a 5.^a prestação de 10 por cento das suas acções, de 1 a 10 de setembro proximo, no escriptorio da companhia, rua de S. Julião, n.^o 101, 1.^o, e no Porto em casa dos srs. João Evangelista da Silva Mattos & C.^a

Lisboa, 20 de agosto de 1889.

Os DIRECTORES

Augusto Francisco Vieira.
Guilherme H. de Sousa.

BANCO INDUSTRIAL E MERCANTIL DO RIO DE JANEIRO

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

EMISSÃO DE 10:000 ACÇÕES, AO PAR,
OU RÉIS 2.000:000:000, MOEDA BRAZILEIRA

O Banco Lusitano está auctorizado a receber proposas de subscricção até ao dia 14 de setembro proximo futuro, na sua séde em Lisboa e na sua filial no Porto, sendo preferidos os actuaes accionistas d'aquelle Banco.

Lisboa, 20 de agosto de 1889.

Pelo Banco Lusitano

Os DIRECTORES

Guilherme Arnaud.
Guilherme da Silva Guimarães.

COMPANHIA MINEIRA SOTIEL-CORONADA

Sociedade anonyma responsabilidade limitada

O dividendo relativo ao 2.^o semestre de 1888, na razão de 5 por cento ou réis 5:000 por accão, e a percentagem aos titulos de fundador na importancia de réis 6:407 por cada titulo, captivos de imposto de rendimento, começa a pagar-se no dia 30 de setembro proximo, e em todos os dias uteis, das 11 ás 2 horas, no Porto, no Banco Commercio e Industria, e em Lisboa, na séde da companhia, rua dos Sapateiros, n.^o 22.

Lisboa, 23 de agosto de 1889.

A DIRECÇÃO

E. R. Hintze Ribeiro.
F. P. Palha.
H. J. Moser.

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

BOLSAS	TÍTULOS	DIAS											
		21	22	23	24	26.	27	28	29	30	—	—	—
Lisboa . .	Acções C.ºs de Ferro Portuguezes	—	—	442.300	—	—	—	442.000	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa	—	84.500	83.000	—	84.800	—	82.000	—	84.800	—	—	—
	» Ascensores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C.ºs de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	84.500	84.800	84.200	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	86.800	—	—	86.000	86.400	—	86.000	—	86.200	—	—	—
Paris . .	Acções C.ºs de Ferro Portuguezes	620	—	630	—	—	—	—	630	633	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	205	205	240	208	—	208	—	—	—	—	—	—
	» Norte de Espanha	397	—	398	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C. de Ferro Portuguezes	362	362	362	—	360	—	362	—	361	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	349,50	349,50	349	330	—	349	349	349	—	—	—	—
	» Norte Espanha, 1.ª hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	487	487	487	487	487	487	487	487	487	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	97	97	97	97	97	97	97	97	97	—	—	—
Amsterd. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	96,37	96,37	96,37	96,37	96,37	96,37	96,37	96,37	97	—	—	—
Bruxellas. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	96	96	96	96	96	96	96	96	96,75	—	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE I DE JANEIRO			
		1889		1888		TOTAES		TOTAES		TOTAES	
		KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	1889	1888	1889	1888
PORUGAL											
Companhia Real	de 13 a 19 Agosto	580	Réis 57.350:000	Réis 98.879	380	Réis 56.240:000	Réis 96.975	Réis 1.695.900:000	Réis 1.569.025:000	Réis 426.875:000	Réis —
	Antiga rede (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	13 a 19 Agosto	82	Réis 11.913:000	Réis 145.280	82	Réis 14.682:000	Réis 179.048	Réis 203.717:000	Réis 177.474:380	Réis 26.242:620	Réis —
	Nova rede não garant. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sul e Sueste	13 a 19 Agosto	168	Réis 7.794:000	Réis 46.392	152	Réis 6.444:000	Réis 42.197	Réis 117.483:000	Réis 69.875:440	Réis 47.607:860	Réis —
	19 a 22 Julho	473	Réis 12.444:070	Réis 26.498	361	Réis 10.632:000	Réis 29.507	Réis 342.903.510	Réis 276.834:265	Réis 36.072:275	Réis —
Minho e Douro	23 a 29 Julho	473	Réis 13.350:980	Réis 28.528	—	Réis 10.738:460	Réis 25.304	Réis 326.434:520	Réis 287.589:425	Réis 38.186:0865	Réis —
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta	23 a 29 Julho	253	Réis 6.167:293	Réis 24.376	253	Réis 5.835:002	Réis 23.063	Réis 244.587:493	Réis 170.673:747	Réis 10.943:146	Réis —
	30 a 5 Agosto	»	Réis 6.982:972	Réis 27.600	»	Réis 6.292:424	Réis 24.875	Réis 248.370:465	Réis 176.966:474	Réis 11.603:994	Réis —
Guimarães	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
HESPAÑHA											
Norte de Espanha	6 a 12 Agosto	2776	Pesetas 4.314:596	Pesetas 544.2776	Pesetas 4.399:506	Pesetas 304	Pesetas 40.936:925	Pesetas 36.678:456	Pesetas 4.278:769	Pesetas —	Pesetas —
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	6 a 12 Agosto	2672	Pesetas 999:198	Pesetas 373.2672	Pesetas 958:558	Pesetas 338	Pesetas 34.608:316	Pesetas 30.463:904	Pesetas 4.444:442	Pesetas —	Pesetas —
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	23 a 29 Julho	793	Pesetas 243:452	Pesetas 269	Pesetas 793	Pesetas 274	Pesetas 7.239:448	Pesetas 6.308:249	Pesetas 930:929	Pesetas —	Pesetas —
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Almansa-Valença-Tarragona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres Portugal	6 a 12 Agosto	429	Pesetas 60.543	Pesetas 462	Pesetas 429	Pesetas 430	Pesetas 4.961:700	Pesetas 4.830:387	Pesetas 434:343	Pesetas —	Pesetas —
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Compreendendo as linhas de Leste e Norte e ramaes 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 Alfarellos.

NOTAS VARIAS

Um sello de correio internacional.

Consta ao *Journal des Transports* que a administração francesa dos correios está examinando uma petição que lhe foi dirigida por alguns expositores franceses e estrangeiros, sobre a criação d'um sello internacional que possa ser expedido de qualquer paiz da união postal para outro, tendo livre curso em todos elles, e permitindo assim enviar pelo correio e em estampilhas do mesmo o pagamento de pequenas quantias.

A fim de evitar que se use d'estas estampilhas para não pagar o premio d'um vale, os petecionarios apresentam o alvitre de que se deveria impôr sobre cada pagamento, effectuado por esse meio, uma sobretaxa proporcional ao dito premio.

A gare de S. Lazaro. — A companhia do Oeste vae em breve facultar ao publico o acesso á gare pelo pequeno ascensor que está estabelecido ao fundo da sala em que se registam as bagagens, no pavilhão das grandes linhas, pelo modico preço de 10 centimos, evitando-lhe o incommodo de subir as escadas da estação.

Meio d'augmentar a producção do leite das vaccas. — Na escola de S. Remy (França) fizeram-se ultimamente curiosas experiencias que interessam aos criadores de vaccas de leite.

Foram sujeitas a um mesmo regimen alimenticio duas vaccas d'equal edade e de uma producção approximada, dando-se-lhes de beber, a uma, agua fria e á outra a uma temperatura de 45°, resultando que esta produziu uma terça parte a mais de leite.

Eguaes experiencias se fizeram n'outros estabelecimentos de França, com resultado satisfatorio.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES*Relatorio do conselho de administração*

(Continuado do n.º 39)

[CAPITULO V

Linhos em construcção

Obras do Tejo

A cobertura do caneiro de Alcantara tem sido effectuada segundo o respectivo projecto aprovado por portaria de 30 d'abril do anno passado, achando-se actualmente construido o primeiro troço, n'uma extensão approximada de 400^m,00.

Sobre a cobertura foi estabelecida uma linha provisoria em seguimento de uma das linhas da estação de Alcantara, passando de nível na rua do Livramento e rua Vinte e Quatro de Julho, destinada ao transporte de terras e pedra do emprestimo feito ao kilometro 2 da linha de Cintra, para a construcção do aterro marginal. D'este aterro estão actualmente effectuados 1.400 metros cubicos de terraplenagens e 60.000 metros cubicos de enrocamentos. A ligação provisoria entre a estação de Alcantara e a de Pedrouços deverá estar concluida no fim do anno corrente.

Devendo a Companhia construir os prolongamentos dos canos d'esgoto e aqueductos que desembocavam nas margens do Tejo, entre Alcantara e a Torre de Belem, e tendo sido feita uma proposta pela empreza Hersent para lhe ser dada como empreitada esta construcção, julgou o conselho dever aceitá-la por a considerar vantajosa e evitar assim o embaraço do avanço do aterro marginal.

A empreitada foi contractada por 148:257⁰⁰540, em conformidade com o contrato de 18 de julho do anno proximo passado, que o conselho submette á vossa confirmação (annexo n.º 1).

Todos os projectos relativos a estas obras estão aprovados pelo governo.

A despesa feita com estas obras foi de 3.1846⁰⁰086 réis até 31 de dezembro do anno proximo passado.

Companhia dos Caminhos de ferro do Oeste de Espanha

Em virtude das resoluções por vós tomadas na ultima assembléa geral extraordinaria de 27 de setembro ultimo, cumpre-nos

annunciar-vos que a emissão contractada com os srs. M. Ephrussi & C. teve o exito que era para desejar, tendo a Companhia prestado a garantia por vós auctorizada, em conformidade com o respectivo contracto.

Os trabalhos de construcção da linha tiveram principio por parte da empreza Duparchy & Bartissol em outubro de 1888, e seguem o seu curso regular sob a fiscalisação da Companhia, sendo de esperar que o prazo fixado para a construcção não seja excedido.

CAPITULO VI
Assumptos diversos

O vosso conselho de administração não julgou opportuno usar por enquanto da auctorização que lhe foi conferida pela assembléa geral de 30 de junho de 1888 para a emissão de 40:000 obrigações novas do tipo de 4 1/2 %, mas tendo a companhia resolvido, em virtude das disposições da portaria de 7 de novembro de 1888, e por conveniencia do desenvolvimento do trafego que as novas linhas hão de originar, assim como por bem dos seus interesses, ampliar as suas construcções com novas obras, tales como um grande annexo da estação central de Lisboa, e um novo acceso para esta estação pelo lado da calçada do Carmo e pateo do Penalva; vem o vosso conselho de administração pedir-vos a auctorização necessaria para que aquella emissão de 40:000 obrigações seja elevada ao maximo de 80:000, nas mesmas condições já aprovadas pela referida assembléa geral de 30 de junho de 1888; bem como, se as condições do mercado o permittirem, a operar a conversão total das obrigações do tipo de 4 1/2 % em novos titulos de tipo inferior.

Tendo o vosso conselho de administração de ser renovado annualmente na quinta parte dos seus membros, em conformidade com as disposições do artigo 13.º dos estatutos, procedeu para esse effeito ao respectivo sorteio, em obediencia ao que o mesmo artigo determina, em sessão de 6 do corrente. A sorte indicou para serem substituidos os srs. Antonio José Gomes Netto — João d'Andrade Corvo — João Lobo de Santiago Gouvêa — Marquez da Foz — Visconde de Alemquer.

Antes de terminar cumpre-nos lembrar-vos, senhores, que, em virtude do que se determina no artigo 40.º dos estatutos, tereis de fixar a remuneração annual dos conselhos de administração e fiscal.

Lisboa, 25 de maio de 1889.

Resoluções

O conselho de administração propõe ao conselho fiscal que sejam submettidas á approvação da assembléa geral as seguintes resoluções:

1.^a

(a) A assembléa geral aprova o relatorio do conselho de administração e as contas fechadas em 31 de dezembro de 1888, que o acompanham.

(b) A assembléa geral aprova que ao fundo de reserva estatutaria se leve a quantia de 7:061⁰⁰525 réis, ficando assim esta reserva elevada á importancia de 32:645⁰⁰158 réis em 31 de dezembro de 1888.

(c) A assembléa geral aprova que na conta da reserva especial extraordinaria seja escripturada a seguinte verba: somma correspondente ao deficit da exploração das linhas de Madrid-Caceres Portugal, no exercicio de 1888, réis 303:071⁰⁰668 com o que fica elevado o fundo d'esta reserva á

importancia de réis 1.405:773⁰⁰243

(d) A assembléa geral aprova os donativos a consignar á Caixa de Socorros e de Reformas e Pensões do pessoal da companhia, em conformidade com as deliberações das assembléas geraes de 11 de junho dos annos de 1884 e 1888 na importancia total de 23:460⁰⁰244 réis.

(e) A assembléa geral fixa o dividendo do anno de 1888 em 57:400 réis por accão, sujeito ao imposto de rendimento em Portugal, dividendo por conta do qual já foi paga em janeiro do corrente anno a quantia de 2⁰⁰700 réis.

(f) A assembléa geral decide que o saldo dos lucros do exercicio de 1888, na importancia de 3:185⁰⁰413 réis, seja levado a credito da conta da exploração do exercicio de 1889.

(g) A assembléa geral aprova todas as despezas feitas com a construcção das novas linhas até 31 de dezembro de 1888.

2.^a

A assembléa resolve que a quantia de 303:071⁰⁰668 réis, importancia dos encargos provenientes do contracto de 22 de outubro de 1885 com a Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal, seja lançada na conta especial aberta para esse effeito pela assembléa geral de 30 de maio de 1882, ficando esta conta elevada a réis 2.208:526⁰⁰640.

3.^a

A assembléa ratifica o contracto celebrado pelo conselho de administração com os srs. Duparchy & Bartissol em 22 de fevereiro do anno corrente, para a construção de um novo acesso á estação central de Lisboa, pela calçada dô Carmo e pateo do Penalva, praticavel para carruagens.

4.^a

A assembléa ratifica o contracto celebrado pelo conselho de administração com o sr. H. Hersent em 18 de julho de 1888, para a construção do prolongamento dos canos de esgoto e aquedutos que desembocavam na margem do Tejo entre Alcantara e a Torre de Belém.

5.^a

A assembléa aprova que seja ampliada até ao maximo de 80:000 obrigações de 4 1/2% a emissão de 40:000 auctorizada pela assembléa geral de 30 de junho de 1888, mantendo-se as mesmas condições por ella aprovadas, e auctoriza o conselho de administração a operar a conversão total das obrigações do tipo de 4 1/2% em novos títulos de tipo inferior, se as circunstâncias dos mercados o permittirem.

6.^a

A assembléa renova, para o que preciso fôr, a auctorização dada ao conselho de administração pela precedente assembléa geral ordinaria, para que, ouvido o conselho fiscal, nos termos das leis e estatutos, possa fazer uso dos poderes consignados nos artigos 19.^a, 40.^a e 43.^a d'estes ultimos.

7.^a

A assembléa procede á eleição dos administradores que devem preencher as cinco vagas resultantes da renovação parcial do conselho de administração, determinada pelo artigo 13.^a dos estatutos, sendo permitida a reeleição em conformidade com as disposições do mesmo artigo.

8.^a

A assembléa fixa em 6:000\$000 réis a retribuição annual do conselho fiscal, e em 30:000\$000 réis a do conselho de administração, em conformidade com o que dispõe o artigo 40.^a dos estatutos.

(Continua).

COMMERCIO PORTUGUEZ

JANEIRO A ABRIL DE 1888-89

Importação

Valores em mil réis	1888	1889
Animaes e seus productos.....	797:918	1.223:968
Lã e pellos.....	739:422	849:533
Seda	567:277	607:461
Algodão.....	1.497:191	1.684:665
Linho e seus congeneres.....	348:106	374:210
Madeira	408:032	430:431
Substancias mineraes, vidro, crystal e productos ceramicos.....	1.124:227	1.313:737
Metaes.....	1.007:897	1.188:084
Substancias alimenticias.....	5.478:299	4.561:591
Instrumentos, machinas, apparelhos e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura.....	999:479	1.111:105
Diversas substancias e productos.....	441:063	503:649
Manufacturas diversas.....	1.106:870	764:759
Mercadorias livres de direitos, mas su- jeitas ao imposto de 2 por cento «ad valorem» para portos e barras.....	1.813:318	2.098:973
Mercadorias livres de direitos de impor- tação e de outro qualquer impos- to.....	2.214:667	2.775:534
Tabaco em bruto	249:815	206:754
Taras.....	35:961	20:800
Resumo :		
Valor da moeda.....	2.058:288	2.716:296
Valor de diversas mercadorias (includin- do as taras).....	16.812:302	17.058:048
Total dos valores importados..	18.870:590	19.774:254

Exportação

Animaes e seus productos.....	98:972	123:190
Lã e pellos.....	125:227	108:679
Seda	6:057	4:085
Algodão.....	38:054	42:264
Linhos	10:273	7:572
Madeira	52:766	53:898
Substancias mineraes, vidro, crystal e productos ceramicos.....	186:191	242:279
Metaes.....	62:638	97:000
Substancias alimenticias.....	6.930:768	6.220:036
Instrumentos, machinas, apparelhos e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricul- tura	62:412	50:253
Diversas substancias e productos.....	933:742	946:086
Manufacturas diversas.....	97:578	111:770
Mercadorias livres de direitos.....	1.579:407	1.881:715
Resumo :		
Valor da moeda.....	178:943	471:508
Valor das diversas mercadorias.....	10.005:142	9.417:379
Total dos valores exportados..	10.184:085	9.888:887

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUEZES

Desde 7 de agosto de 1889 o comboio n.^o 505-correjo, entre Alfarellos e Figueira da Foz, passou a ter a paragem de um minuto na estação de Santo Aleixo, pela seguinte forma:

Chegada 6 horas e 54 minutos da manhã
Partida 6 horas e 55 minutos da manhã

Desde 25 de agosto de 1889 são considerados como estações abertas ao serviço de grande velocidade e passageiros, os opeadeiros de Lares e Santo Aleixo, na linha de Torres Figueira Alfarellos.

Desde essa data são tambem alteradas algumas distâncias kilometricas das estações de Verride e Alfarellos, conforme consta do aviso ao publico affixado nas estações e logares do costume.

O DIRECTOR DA COMPANHIA
Pedro Ignacio Lopes.

4.^a serviço económico para Paris

Bilhetes de ida e volta em 2.^a classe de Lisboa ou Entroncamento a Paris, preço 22\$500 réis.

Ida: Partida de Lisboa 31 de agosto, 1, 2, 3 ou 4 de setembro ás 7,15 da t. Chegada a Madrid, 1, 2, 3, 4 ou 5 de setembro ás 5,55 da t. Partida de Madrid, 2, 3, 4, 5 ou 6 de setembro ás 8 da m. Chegada a Hendaya, 3, 4, 5, 6 ou 7 de setembro ás 10,20 da m. Partida de Hendaya, 7 de setembro ás 11,10 da m. Chegada a Paris, 8 de setembro ás 7,35 m.

Volta: partida de Paris 8 a 20 de setembro, por qualquer dos comboios que fazem o serviço directo de Paris á fronteira hespanhola.

Chegada a Irun, 9 a 21 de setembro ás 3,30 da t. Partida de Irun, 9 a 25 de setembro ás 3,30 da t. Chegada a Madrid, 10 a 26 de setembro ás 7,31 da m. Partida de Madrid, 11 a 27 de setembro ás 9,15 da m. Chegada a Lisboa, 12 a 28 de setembro ás 6 da m.

Por esta fórmula os passageiros poderão á ida efectuar a viagem directamente ou descansar alguns dias em Madrid e Hendaya.

A volta de Paris poderá efectuar-se em qualquer dos dias 8 a 20 de setembro, tendo o passageiro a faculdade de se demorar em Hendaya e Madrid o tempo que quiser, comitanto que a chegada a Lisboa ou Entroncamento não exceda o dia 28 de setembro.

Condições: E' permittida a mudança de classe, entre Lisboa e Madrid, aos passageiros que desejarem seguir em 1.^a 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 2 de setembro, e para volta no dia 26 do mesmo mez, quando n'elles haja logares disponíveis e pagando os supplementos correspondentes.

Estes bilhetes 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 que teem a percorrer.

Não se concedem meios bilhetes.

Todo o bilhete encontrado em outro 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 seja contrario ás disposições do presente.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

Festa da sr.^a do Castello em Mangualde nos dias 7 e 8 de setembro de 1889.

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos válidos desde o dia 6 a 9 de setembro de 1889.

Preços de ida e volta das estações seguintes a Mangualde e vice-versa:

Guarda, 1.^a classe 2\$480; 2.^a, 1\$940; 3.^a 1\$300; Pinhel, 1.^a, 1\$890; 2.^a, 1\$480; 3.^a, 1\$000; Villa Franca, 1.^a, 1\$730; 2.^a, 1\$300; 3.^a, 900; Celorico, 1.^a, 1\$280; 2.^a, 1\$000; 3.^a, 700; Fornos, 1.^a, 770; 2.^a, 600; 3.^a, 400; Gouveia, 1.^a, 520; 2.^a, 400; 3.^a, 250; Nellas, 1.^a, 390; 2.^a, 300; 3.^a, 200; Cannas, 1.^a, 640; 2.^a, 500; 3.^a, 350; Oliveirinha, 1.^a, 870; 2.^a, 650; 3.^a, 450; Carregal, 1.^a, 1\$000; 2.^a, 750; 3.^a, 500; Santa Comba, 1.^a, 1\$400; 2.^a, 1\$000; 3.^a, 700 réis.

Estes bilhetes são válidos para a ida por todos os comboios dos dias 6, 7 e 8, e para o regresso por todos os comboios dos dias 7, 8 e 9.

Não se concedem meios bilhetes a preços reduzidos.

Todos os bilhetes encontrados em outras datas, estação ou comboio, que não sejam os supra indicados, serão julgados nulos e os seus portadores considerados como passageiros sem bilhete.

Reforma geral de tarifas internas de pequena velocidade e applicação de preços reduzidos ás linhas de Lisboa Cintra-Torres e Torres Figueira e Alfarellos.

Redução de prazos de transporte

Tarifas especiaes de pequena velocidade applicaveis em todas as linhas d'esta companhia desde 1 de outubro de 1889.

1.^a Tarifa especial n.^o 1 para mercadorias diversas.

2.^a Tarifa especial n.^o 2 para transporte de vinhos, vinagre, aguardentes, azeite, bebidas fermentadas e refrigerantes.

3.^a Tarifa especial n.^o 3 para transporte de madeira de construcção.

4.^a Tarifa especial n.^o 4 para transporte de materias inflammaveis.

5.^a Tarifa especial n.^o 5 para transporte de gado vacum.

Estas tarifas desde que entrarem em vigor annullam-

por completo, e substituem todas as tarifas especiaes internas d'esta companhia, para transportes em pequena velocidade, publicadas em data anterior, bem como todas as suas ampliações, complementos ou modificações.

Para preços, condições e detalhes vejam-se os exemplares de cada uma das tarifas affixadas no logar do costume.

Desde 15 de setembro em deante fornecer-se-hão gratuitamente ao publico no serviço do trasego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes exemplares d'estas tarifas, bem como se darão todos os esclarecimentos sobre a applicação das mesmas.

Festa da senhora da Encarnação na Figueira nos dias 7, 8 e 9 de setembro de 1889, brilhantes festejos.

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos desde o dia 6 a 10 de setembro de 1889.

Preços de ida e volta das estações seguintes á Figueira e vice-versa:

Santa Comba, 1.^a classe, 2\$230; 2.^a, 1\$700; 3.^a, 1\$200; Mortagua, 1.^a, 1\$920; 2.^a, 1\$500; 3.^a, 1\$000; Luzo, 1.^a, 1\$560; 2.^a, 1\$200; 3.^a, 880; Pampilhosa, 1.^a, 1\$430; 2.^a, 1\$100; 3.^a, 800; Murteide, 1.^a, 1\$180; 2.^a, 900; 3.^a, 660; Cantanhede, 1.^a, 1\$000; 2.^a, 790; 3.^a, 560; Limede, 1.^a, 900; 2.^a, 700; 3.^a, 500; Arazede, 1.^a, 760; 2.^a, 590; 3.^a, 420; Montemór, 1.^a, 450; 2.^a, 350; 3.^a, 260; Alhadas, 1.^a, 340; 2.^a, 270; 3.^a, 200; Maiorca, 1.^a, 200; 2.^a, 170; 3.^a, 120 réis.

Estes bilhetes são válidos para a ida por todos os comboios dos dias 6, 7 e 8, e para o regresso por todos os comboios dos dias 8, 9 e 10.

Não se concedem meios bilhetes a preços reduzidos.

Viagem de recreio a Salamanca por occasião da grande feira annual nos dias 11, 12 e 13 de setembro de 1889 e extraordinarias corridas de touros.

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos validos para a ida nos dias 8, 9, 10 e 11 e para regresso nos dias 11, 12, 13, 14 e 15 de setembro.

Preços dos bilhetes das estações seguintes a Salamanca e vice-versa:

Figueira, 1.^a, 7\$500; 2.^a, 5\$700; 3.^a, 3\$900; Montemór, 1.^a, 7\$150; 2.^a, 5\$500; 3.^a, 3\$700; Arazede, 1.^a, 6\$950; 2.^a, 5\$300; 3.^a, 3\$600; Cantanhede, 1.^a, 6\$750; 2.^a, 5\$200; 3.^a, 3\$500; Pampilhosa a Santa Comba, 1.^a, 6\$350; 2.^a, 4\$950; 3.^a, 3\$300; Carregal, 1.^a, 6\$150; 2.^a, 4\$700; 3.^a, 3\$150; Cannas, 1.^a, 5\$850; 2.^a, 4\$500; 3.^a, 3\$000; Nellas, 1.^a, 5\$650; 2.^a, 4\$350; 3.^a, 2\$900; Mangualde, 1.^a, 5\$400, 2.^a, 4\$150; 3.^a, 2\$750; Fornos, 1.^a, 5\$250; 2.^a, 4\$000; 3.^a, 2\$650; Celorico, 1.^a, 4\$800; 2.^a, 3\$700; 3.^a, 2\$450; Villa Franca, 1.^a, 4\$450; 2.^a, 3\$400; 3.^a, 2\$200; Guarda, 1.^a, 3\$750; 2.^a, 2\$850; 3.^a, 1\$850; Cerdeira, 1.^a, 3\$200; 2.^a, 2\$450; 3.^a, 1\$550; Freineda, 1.^a, 2\$700; 2.^a, 2\$000; 3.^a, 1\$250; Villar Formoso, 1.^a, 2\$600; 2.^a, 1\$950; 3.^a, 1\$200 réis.

Condições

1.^a Não se concedem meios bilhetes.

2.^a Todos os bilhetes encontrados em outra data ou estação que não sejam as supra indicadas, serão julgados nulos e os seus portadores considerados passageiros sem bilhetes.

3.^a As mudanças de classe serão cobradas em conformidade com a diferença resultante da tarifa geral.

4.^a Estes bilhetes dão direito ao transporte gratuito de 20 kilogrammas de bagagens.

Lisboa, 28 de agosto de 1889.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Conde de Gouveia.

DYNAMO OERLIKON-Patente C. E. L. BROWN,

Para lampadas d'arco e de incandescencia

Trabalhos Electricos. Accumuladores

Construcão de uma simplicidade especial

Fios induzidos, completamente rodeados de ferro

Commercial effectivo 95 p. c.
segundo o tamanho da machina

Marcha silenciosa

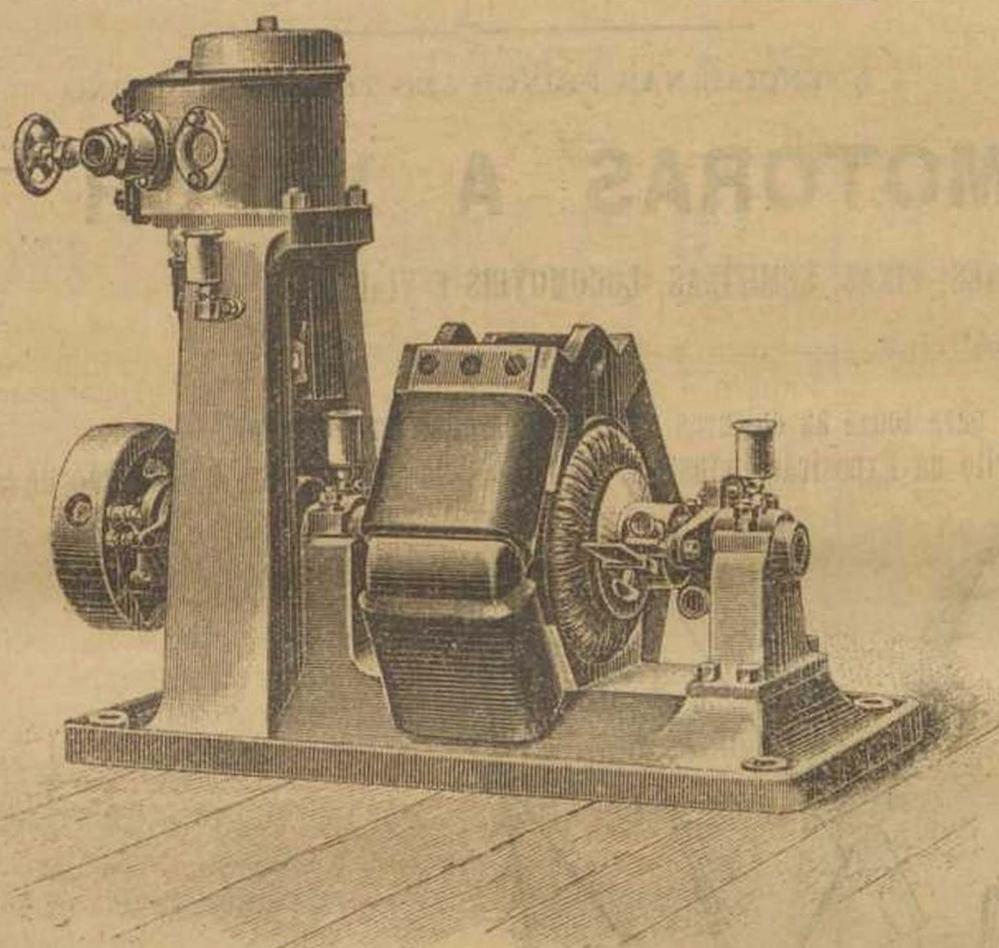
NENHUM AQUECIMENTO

Funcionamento sem faiscas

Grande duração das escovas e conductores
Efeito util electrico até 96,5 p. c.

VELOCIDADE MODERADA

SERVIÇO MUITO SIMPLES



OCCUPAM MUITO POUCO ESPAÇO
DISPENSAM TRANSMISSÕES E CORREIAS

Grande economia no custo, sendo o seu preço sempre inferior a metade do das machinas de vapor ordinarias, não chegando á terça parte nas de uma força de certa importancia

Para grandes forças applica-se-lhes o sistema COMPOUND

EMPREGADAS NA ILLUMINAÇÃO DO THEATRO REAL DE MADRID

Transmissão de força, Regulação automatica. Efeito util, garantindo até 80 p. c. segundo o comprimento da transmissão e a força

CAMINHOS DE FERRO ELECTRICOS

Pequenos motores industriaes. Machinas e ferramentas dos sistemas mais aperfeiçoados para trabalhar os metais e a madeira

UTENSILIOS E FERRAMENTAS DE MÃO

Apparelhos de transporte para elevar pezos, a braço e a vapor
Accumuladores do sistema mais aperfeiçoados

Officinas de construcção de Oerlikon, perto de Zurich (Suissa)

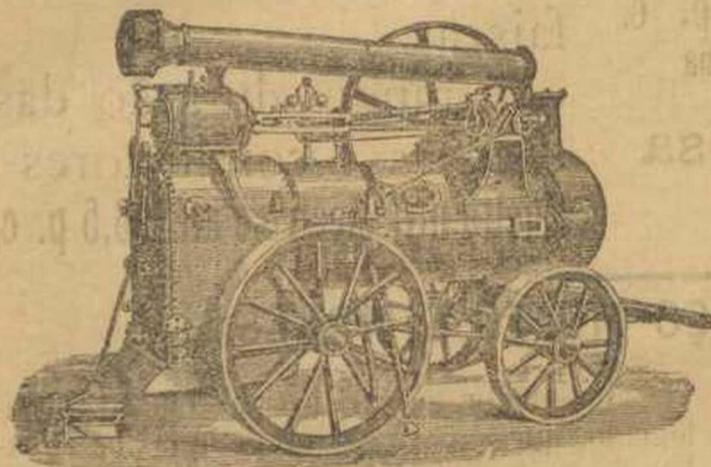
20 installações para 50 lampadas d'arco e 9:000 incandescentes executadas ou em via d'execução na Peninsula Iberica

COMPANHIA Real Promotora de Agricultura Portugueza



ALA POENTE DO MERCADO 24 DE JULHO

Aterro da Boa Vista — LISBOA



Endereço telegraphico

AGRICULTURA LISBOA PINTO DA COSTA & F.
N.º telephonico 334

Delegação no Porto

Rua da Picaria, 43

AGENCIAS NAS PRINCIPAES TERRAS DO REINO

MACHINAS MOTORAS A VAPOR

HORISONTAES E VERTICAES, FIXAS, SEMIFIXAS, LOCOMOVEIS E VIADORAS

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

Grande Fabrica

DE

Productos Chimicos

POVOA DE SANTA IRIA

Machinas e alfaiaes
Industriaes e agricolas

TARIFAS
REDUZIDAS NOS TRANSPORTES

DOS

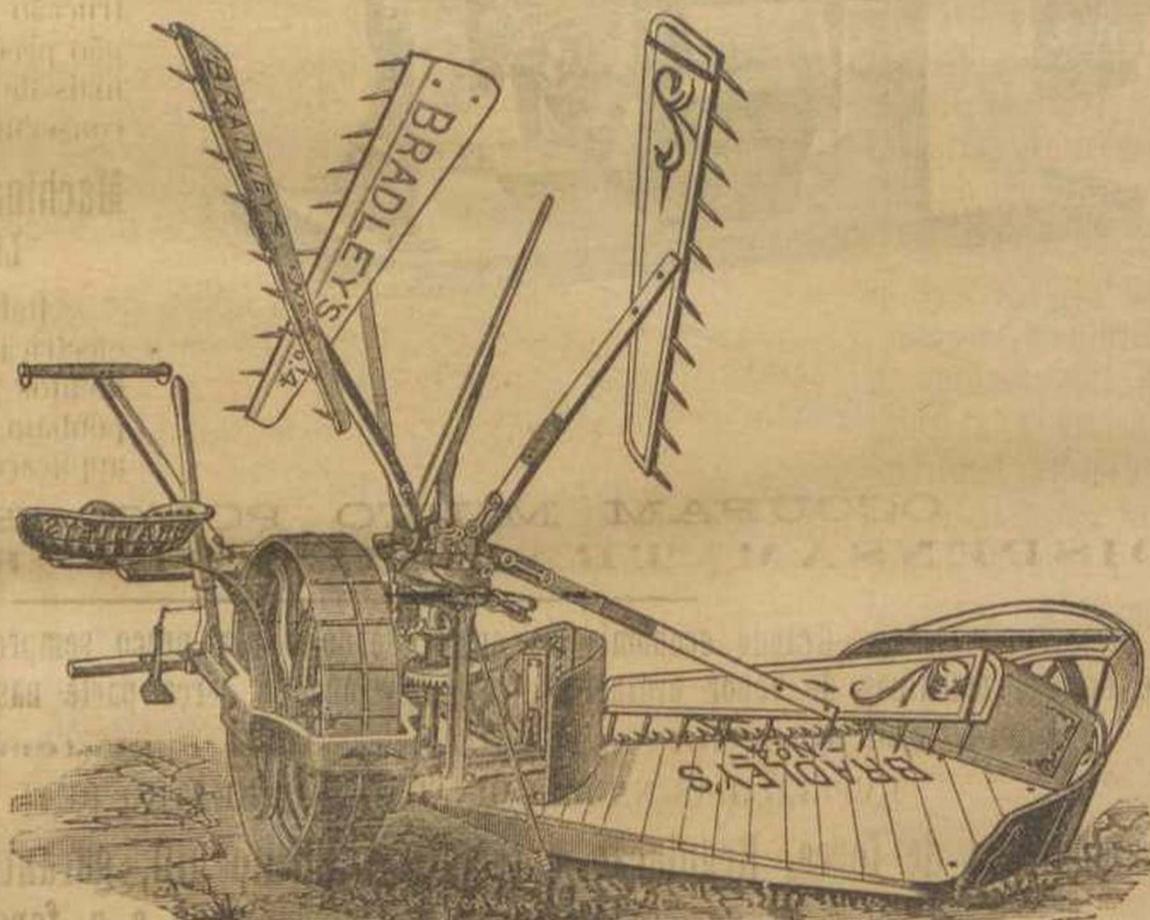
Caminhos de ferro portuguezes

ALEM DOS

Abatimentos concedidos pelo
Governo

AGENTES

nas principaes terras do reino



Ceifeira BRADLEY

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

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

Exposiçao de machinas agricolas e industriaes na grande galeria da sede da companhia, Aterro da Boa Vista

Ala poente mercado 24 de Julho, Aterro da Boa Vista

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

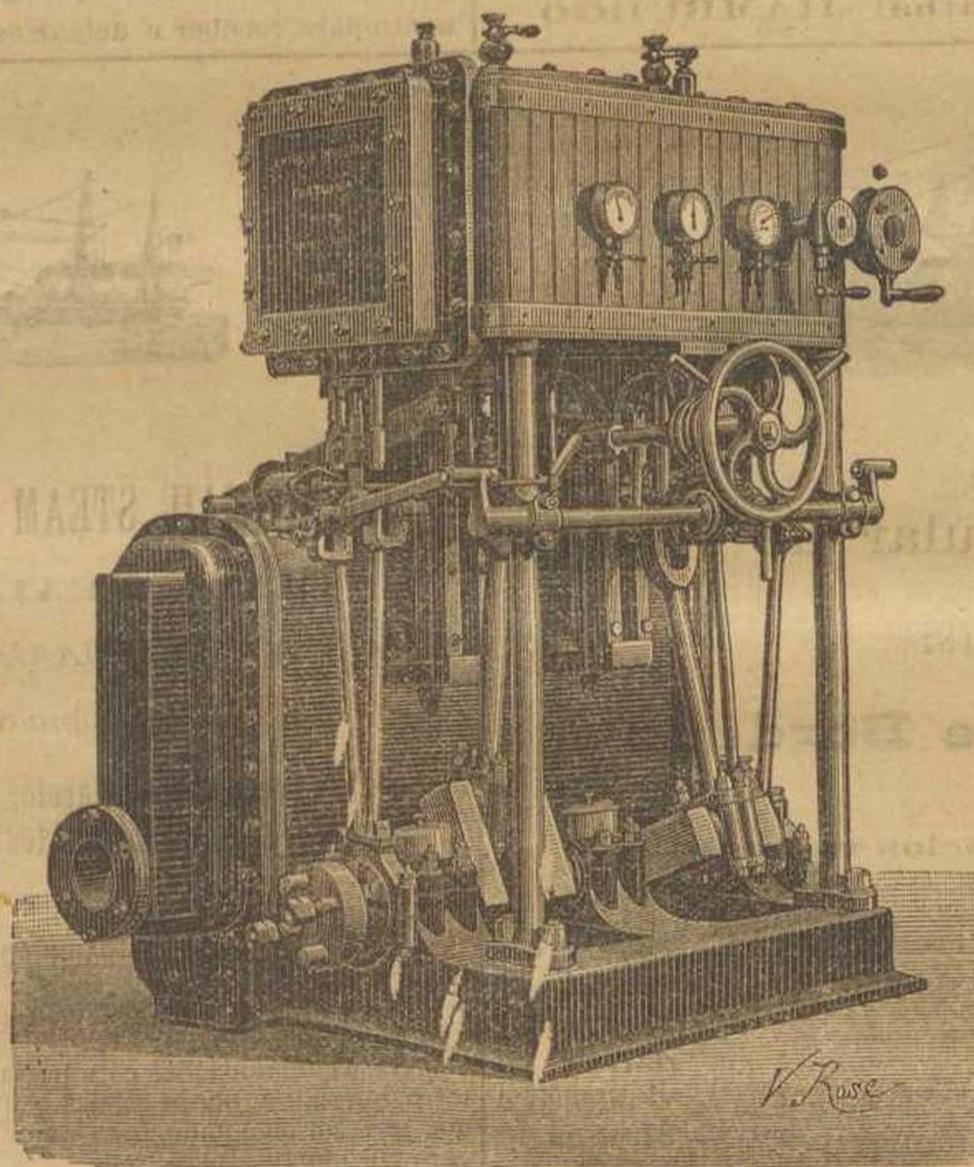
CANALISAÇÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

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

Tem sempre promptos a entregar tubos de boca e cordão e peças de ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, à 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, construida 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

AUGUSTO BLUMENTHAL - HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS

ENTRE

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

Expedições para Gibraltar

Por via de LONDRES

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Espanha

PELOS RÁPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA - SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 11, 18 e 25 de cada mês

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

E AS

ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO

EM

Coimbra, Porto, Elvas, Badajoz,

Valencia d'Alcantara, Caceres, Plasencia, Navalmoral.

Talavera de la Reina e Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

B. da Ferregal de Cima, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal - HAMBURGO

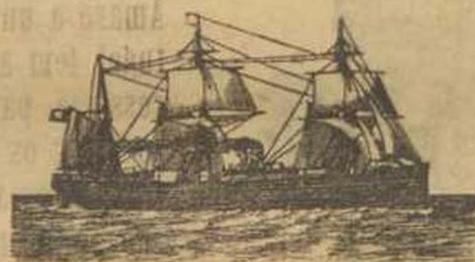
EM MADRID

Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal - HAMBURGO



Carreira Regular de Vapores

ENTRE

Lisboa e Bordeus

Servida pelos vapores

Kolga.....	capitão	Appelgren
Corfitz Beckfriis.....	»	Khyssell
Trelleborg.....	»	Pettersson
Gustaf Tilberg	»	Axelsen
Pollux	»	Westerberg
Castor	»	Mastson

AGENTES

Henry Burnay & C.^a - Lisboa

Prytz & C.^a - Bordeus

BANHOS

DAS

Caldas da Amieira

AGUAS CHLORETTADAS

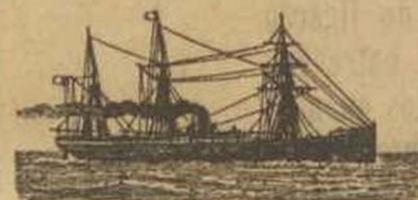
UNICAS EM PORTUGAL E HESPAÑHA

(na linha 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 quaesquer orgãos, etc.

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



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 2 de Setembro o paquete «Tagus»

Para Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos-Aires

Fara Southampton e Antuerpia

O paquete «Neva» sahirá brevemente

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

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

AGENTES

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

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