

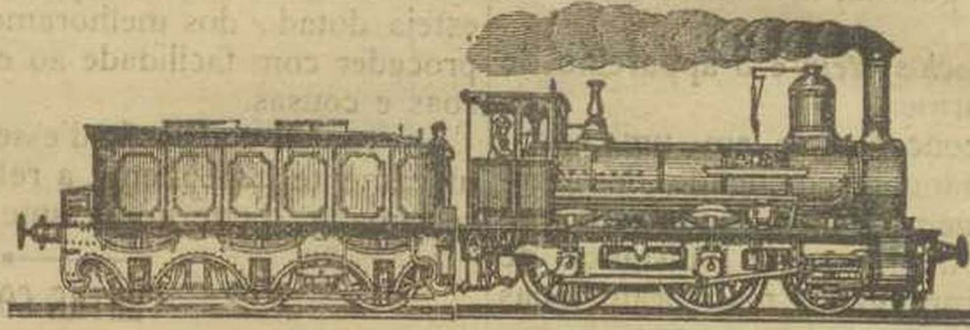
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPANHA

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHO DE 8 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

AVISO IMPORTANTE

Por contracto com todas as linhas ferreas portuguezas, a **Gazeta dos Caminhos de Ferro** distribue e explica ao publico **todas as tarifas especiaes de transporte**, tanto internas como internacionaes.

Com o nosso 1.º volume demos, como annexo, **43 tarifas especiaes**, das differentes linhas.

Por desarranjo do motor não ponde sahir este numero da GAZETA, de manhã, como é o nosso invariavel costume.

SUMMARIO

Systemas de signaes nas linhas estrangeiras, V. P. — As Quarentenas — Entre collegas — Parte official, Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, portarias de 27 de Setembro, 9 e 12 de Outubro. — Tarifas de transporte — A Equitable II — Notas de viagem VI, Paris e a Exposição — O Transvaal III — Serviço do correio — Commercio Portuguez — Os Caminhos de ferro na Exposição — Carteira dos accionistas — Boletim financeiro de Paris, por G. Pessard — Cotações dos titulos de Caminhos de Ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam, e Bruxellas — Receitas dos Caminhos de Ferro — Linhas portuguezas, Festas da Nazareth, Agencia d'operarios. — Linhas hespanholas, De Galliza a Madrid por Portugal, De Madrid a Santander, Caminho de Ferro do Valle do Zafran. Salva-vidas limpa-calhas, De Cariñena a Almonacid, Os economicos de Malaga — Linhas estrangeiras, Novo systema de agulhas, A seguranca dos viajantes, Caminhos de Ferro Allemães, Linhas russas, Central Suissa — Necrologia, Alexandre da Conceição — Notas varias, Caminhos de ferro na China. — A Estação maior do mundo — O tunnel do Simplon — Avisos de Serviço — Annuncios.

SYSTEMAS DE SIGNAES NAS LINHAS ESTRANGEIRAS

O grande movimento em muitas linhas estrangeiras em que os trens se succedem com intervallos de tempo muito curto não se poderia executar se não fossem estabelecidas disposições especiaes que garantem uma segura exploração. Comprehende-se que só n'estas condicções se poderiam evitar collisões em linhas em que diariamente chegam a circular 500 ou 600 comboios. É interessante o estudo das variedades de signaes com que as diversas linhas asse-

guram a circulação de comboios marchando com velocidades prodigiosas, mudando se por vezes com intervallos de tres minutos.

A protecção dos comboios *pelo tempo*, substituiu-se a pretensão *por distancia*. Este systema de exploração conhecido por *block-system* nascido em Inglaterra depressa se generalisou em França, Allemanha e Belgica.

N'este systema a linha é dividida em secções de comprimento variavel até 5 kilometros.

Os dois extremos de cada secção são protegidos por signaes dispostos por forma que nenhum comboio penetre em uma secção sem que ella esteja livre do que o precede immediatamente.

Assim, se um machinista chegando a uma secção vê o signal de protecção aberto, pode entrar livremente n'esta secção; se o signal está fechado, a secção está bloqueada por um outro comboio, ou por um obstaculo.

Os signaes collocados na entrada das secções podem ser de systema variado semaphoros, ou discos.

Em Inglaterra a via está normalmente fechada, menos quando a secção está livre; em França se a secção pode ser atravessada o semaphoro indica via livre, é o systema de via normalmente aberto.

Quando um comboio entra em uma secção é protegido pelo semaphoro que passa a indicar via fechada; o guarda d'entrada previne o da sahida da secção por meio de um apparelho indicador. Sahindo o comboio da secção o guarda de posto da sahida abre o signal d'entrada pela electricidade ou por um aviso telegraphico ao guarda do posto d'entrada. A manobra dos signaes pode ser automatica, executando-se por intermedio de electricidade, sendo determinada pela passagem dos comboios; egualmente pode ser feita pelo guarda.

Em França, um dos apparelhos mais perfeitos em uso na linha d'Orleans e do Norte é o semaphoro Lartigue para via dupla.

Na parte superior de um mastro metallico tem este semaphoro dois braços moveis em um plano perpendicular á via, e que servem de signal um para a via ascendente outro para o descendente.

A meia altura estão situados dois pequenos braços que servem para annunciar ao guarda do posto a entrada de um comboio na secção.

Tem quatro apparelhos electricos e mechanicos, em caixa com manivellas ligadas a cada um dos braços do semaphoro e egualmente por meio de electricidade ao braço correspondente do semaphoro proximo que podem fazer baixar. — Alem da campainha electrica que tocam

quando do ponto contiguo manobram um dos braços tem uma pilha Leclanché.

Estesapparelhos servem portanto para fechar mechanicamente a via ou abril-a por uma corrente electrica expedida de um ponto proximo, e para annunciar pela electricidade um comboio ao posto immediato.

Por esta forma não se confia no automatismo completo; limita-se a acção do guarda, mas conserva-se-lhe a responsabilidade d'acção.

O complemento do *bloch-system* é o apparelho de *l'enclanchement* Sacby e Farmer.

Com estes apparelhos concentra-se em uma estação no mesmo posto, a manobra conjugada das agulhas e discos que as protegem, transmittindo-se o movimento das alavancas de manobra até á distancia de 400 metros. Um ou dois empregados manobram todas as alavancas.

Na cabine em que estão as alavancas de manobra das agulhas e dos respectivos discos ha pequenos modelos servidos pela electricidade que reproduzem os signaes effectuados exteriormente.

A Companhia Real dos Caminhos de ferro vae proceder á installação d'este apparelho na sua estação central, e bem assim á adopção de *block-system* na rede suburbana em que as muitas bifurcações exigem o emprego d'estes processos aperfeiçoados de assegurar a exploração.

V. P.

AS QUARENTENAS

O decreto de 4 do corrente sobre as novas disposições sanitarias é para o nosso paiz uma grande conquista sobre as absoletas, sobre a fórma porque se achava estabelecido este serviço, contra o qual reclamavam instantemente o nosso commercio, os nossos visitantes procedentes da America, e o proprio bom senso que se revolta contra tudo que é anachronico e prejudicial aos progressos d'uma nação como a nossa.

As quarentenas com o rigor stulto com que se achavam estabelecidas eram um estorvo continuo á affluencia de estrangeiros e, como tal, inutilisavam todos os esforços que se fizessem para o melhoramento das nossas relações com o ultramar.

Escusado era que Lisboa fosse o caes da Europa, que d'ella partissem comboios rapidos que a põem em communicação com o centro da mais bella parte do mundo, que d'aqui irradiassem serviços commodos e accelerados para as principaes capitães do norte.

O nosso porto podia convidar pela sua amenidade e facil accesso a entrada dos que vinham da America em direcção á França, á Italia, á Inglaterra, que lá estava o lazareto a afugental-os, a prometter-lhes uma semana de incommodos, de prisão, como que a castigal-os pela ousadia de quererem principiar aqui a sua viagem por terra.

As novas disposições não são ainda a extrema perfeição do que é para desejar, para que possamos assegurar em absoluto ao nosso porto essa importantissima corrente de viajantes do novo mundo, que em cada paquete traz ao mundo velho, mas são já um passo bastante avançado para que por elle nos felicitemos.

E depois, a transição rapida de um extremo ao outro—porque é mister que se vá até ao extremo das facilidades a dar á facil entrada do estrangeiro no nosso paiz—não podia effectuar-se de um só traço. E' mister, é conveniente que se opere por gradações em assumpto de tal importancia, justamente para que nos habituemos sem surpresa, sem desprevenção para essa

transformação, que esta ordem de ideias deve operar no nosso paiz.

Na impossibilidade, por falta de espaço de darmos n'este numero, mesmo em extracto, as principaes disposições do novo regulamento, fal-o-hemos no proximo numero, sem que isto cause grande transtorno porque a sua execução, pelo artigo transitorio que vem no final d'elle, tem que esperar que o lazareto de Lisboa esteja dotado dos melhoramentos necessarios para se proceder com facilidade ao exame a desinfeccção de pessoas e cousas.

Da rapida conclusão d'esses melhoramentos fica pois unicamente dependente a reforma, tão necessaria e tão reclamada, d'este importante ramo de serviço publico.

ENTRE COLLEGAS

Los transportes férreos vem-nos com as mãos á cara porque um dos nossos ultimos numeros appareceu uma noticia que o collega diz que é sua, e nós publicámos sem indicar a procedencia,

Ora a redacção da nossa noticia dá bem a perceber que não tivemos idéa de a dar como nossa; as repetidas citações que, nós mais que nenhuma outra folha, temos feito d'aquelle nosso collega tambem lhe deviam provar que só por um lapso deixámos de citar d'esta vez o jornal—aquelle ou qualquer outro—onde encontramos essa noticia.

Mas visto a arrogancia andaluza com que se nos dirige, socegaremos o seu espirito atrabiliario prevenindo-o de que ficam dadas as convenientes ordens á nossa redacção para que *Los transportes férreos* sejam passados ao nosso archivo, intactos como os recebemos do correio.

Se fossemos a proceder de igual modo o que diriamos ao nosso collega *O Globo*, ao *Imparcial de Coimbra*, e a quantos outros que transcreveram uma boa parte do nosso numero passado esquecendo-se de citar a origem?

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria
DIRECÇÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.^a repartição

CAMINHOS DE FERRO

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 9 do corrente: ha por bem approvar o projecto, datado de 16 de julho ultimo, do desvio da estrada real n.º 55, da Guarda a Castello Branco, ao kilometro 1,96471 do 3.º lanço, comprehendido entre o Fundão e a Covilhã, da 2.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 27 de setembro de 1889.—*Eduardo José Coelho*.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 19 do corrente, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 29 de agosto ultimo, do ponte de pedra de dois arcos de 10 metros de abertura sobre o ribeiro da Negra, ao kilometro 15,49371 do 3.º lanço, do Fundão á Covilhã, da 2.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 27 de setembro de 1889.—*Eduardo José Coelho*.

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 9 do corrente: ha por

bem approvar o projecto datado de 18 de maio ultimo, do desvio provisório da linha da Beira Alta, proximo da estação de Santa Comba Dão, apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro, a fim da mesma companhia poder construir a passagem inferior da linha de Santa Comba Dão a Vizeu; devendo, com relação á modificação da construção da referida passagem, apresentar a companhia o necessario projecto especial e detalhado da obra.

Paço, em 27 de setembro 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 relatorio da commissão nomeada por portaria de 22 de agosto findo, para examinar a parte do ramal da linha ferrea do Caes dos Soldados a Cascaes, comprehendida entre Pedrouços e Cascaes: ha por bem, conformando-se com o parecer da referida commissão, auctorisar a abertura provisoria á exploração da parte do ramal comprehendido entre Pedrouços e Cascaes.

Paço, em 27 de setembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o officio datado de hoje, em que a commissão nomeada por portaria de 22 de agosto ultimo pondera que, para completar o estudo dos assumptos a que se referem a mesma portaria e ordens posteriores, e para lhe imprimir nos seus resultados uma feição e applicação pratica e adequada ao estado geral das linhas e condições especiaes da sua exploração, carece de que a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes diga sobre o modo por que tenha já resolvido ou intenta resolver ácerca das questões a que a mesma commissão se refere no seu mencionado officio: ha por bem determinar que a referida companhia responda com urgencia aos seguintes quesitos:

1.º Qual o systema por que a companhia pretende assegurar a circulação dos comboios em ambos os sentidos nas linhas em que a mesma circulação se tenha tornado mais activa, e muito em especial nas linhas em torno de Lisboa e no ramal de Alfarellos, para o fim de se evitar, sem prejuizo na rapidez do serviço, a collisão de comboios.

2.º Qual o modo por que tenciona assegurar, já por disposições mechanicas, já pelo emprego de electricidade, ou pelos dois meios conjunctamente, a manobra das agulhas, signaes das estações e bifurcações, placas giratorias, barreiras e outrosapparelhos, que, mal manobrados, podem alterar as condições de continuidade e de segurança da via, e qual o systema de signaes por que pretende garantir de eventualidades o serviço dos comboios nas estações e na sua passagem pelas bifurcações.

3.º Quaes as condições em que intenta alargar o uso de signaes destinados a dar aviso aos guarda-barreiras da aproximação dos comboios.

4.º A quantas machinas e vehiculos tem feito applicação de freios continuos, em que especie de comboios os tem empregado e até que ponto entenda dever tornar extensivo o mesmo systema aos demais comboios.

5.º Como pretende realisar uma perfeita e bem distribuida iluminação nos recintos das estações mais importantes, como são as de Santa Apollonia, Alcantara, entroncamentos da linha de leste, de Alfarellos e da Pampilhosa e de algumas outras onde o trafego e o numero de linhas, pela sua importancia, pede esse aperfeiçoamento.

6.º Qual o numero de machinas, carruagens e outros vehiculos com que julgue dever augmentar o seu actual material de tracção e circulante, que encomendas haja já realisado e em que epocha estas ficarão satisfeitas, tendo em attenção a abertura das novas linhas e o grande movimento que n'estas e nas antigas se está dando desde já.

7.º Que alterações e ampliações projecta realisar nos edificios, caes e dependencias das estações onde o serviço de passageiros e de mercadorias tenha augmentado mais accentuadamente, para o fim de dar ao publico as devidas commodidades e de satisfazer as necessidades crescentes do trafego.

8.º Que melhoramentos projecta para assegurar a estabilidade das vias, em geral, e designadamente nos pontos em que a accidenção do perfil e planta, ou o augmento do numero e velocidade dos comboios sujeitarem os carris aos maiores esforços e fadigas.

9.º Resultado dos exames e das experiencias a que a companhia haja procedido para se assegurar do bom estado dos taboleiros metallicos estabelecidos nas pontes e viaductos da antiga rede e quaes as providencias que tem adoptado em relação áquelles taboleiros que não tenham mostrado as necessarias condições de estabilidade.

10.º Que providencias tem adoptado para aquisição de aguas na rede de oeste, onde diferentes casos da exploração tem mos-

trado serem inconvenientes algumas das actualmente empregadas na alimentação das caldeiras das locomotivas.

11.º Devendo attribuir-se a deficiencia do pessoal subalterno dos serviços externos da exploração activa, tracção, movimento e conservação, algum ou alguns dos accidentes occorridos desde o dia 8 de junho ultimo, quaes são as providencias adoptadas pela companhia na remodelação dos quadros d'esses empregados e aos requisitos para a sua admissão.

O que se comunica ao director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta para seu conhecimento e para que o faça constar á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Paço, em 9 de outubro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 23 de setembro findo: ha por bem approvar, com as condições constantes da parte do officio n.º 871, de 14 do mesmo mez, do director da fiscalisação do caminho de ferro do norte e leste, a qual, por copia, se remette ao mesmo director, o projecto, datado de 5 de agosto ultimo, de assentamento de uma agulha no kilometro 5,390 da linha de leste e norte, destinada a ligar uma via de resguardo para o serviço da fabrica de fundição de cobre e acido sulphurico, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Paço, em 9 de outubro 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 geral rectificado da estação central do Porto, datado de 12 de setembro findo: ha por bem, conformando-se com a informação da mesma data do director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, ordenar que o orçamento da referida estação, approved por portaria de 9 de agosto ultimo, seja elevado a 628:535:000 réis.

Paço, em 9 de outubro 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 de 16 de setembro findo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto e orçamento, na importancia de 1:072:000 réis, do apeadeiro no sitio da Avelleda, no caminho de ferro do Minho, ramal de Braga, datado de 30 de agosto ultimo, devendo porém estabelecer-se um alpendre do lado da linha para abrigo dos passageiros no embarque e desembarque.

Outrosim determina o mesmo augusto senhor que o director dos caminhos de ferro do Minho e Douro faça proceder á execução dos trabalhos por empreitadas parciaes ou tarefas, ficando auctorisado a despender n'este serviço a totalidade do referido orçamento.

Paço, em 12 de outubro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 2 da Beira Alta — transportes de cal.—Publicamos hoje na secção *Avisos de serviço* esta tarifa da qual já nos occupamos em o nosso n.º 42, por isso não repetiremos aqui o que então dissemos, chamando unicamente a attenção dos—leitores aos quaes interesse—para essa publicação.

A EQUITABLE

II

Promettemos em o nosso primeiro artigo, provar quanto a forma de proceder d'esta companhia de seguros, entre nós, é irregular e prejudicial, e vamos desempenhar-nos d'essa promessa, referindo ao leitor as peripecias a que se sujeita quem acceita as sollicitações d'essa original companhia.

Figurámos que, depois de apoquentado com insistencias repetidas, um individuo que nunca pensou em segurar a vida, *acceita* um contracto de seguro.

Ora esse contracto, como todos os negocios é perfeitamente bilateral, havendo uma parte que sollicita, —a Companhia,—outra que acceita,—o Segurado.

Mas o impresso que o agente traz, já cheio, e em que apenas falta preencher o nome, o que elle faz n'um momento, tem a apparencia de uma proposta ou solli-

citação feita pelo *segurado*, isto é justamente o contrario da verdade dos factos.

Começa, portanto, o logro a substituir a lisura do negocio, ao que o *segurado* não presta attenção desejoso como está, a esse tempo, de concluir o assumpto, para se ver livre de uma visita que lhe absorveu já o melhor de duas ou tres horas.

E' fundando-se n'esta inversão dos factos que, tempos depois, lhe entra em casa o mesmo agente, a dizer-lhe, com umas reticencias mysteriosas, que a companhia sollicita a passagem do seguro ao nome de outra pessoa da familia.

O *segurado*, boquiaberto d'esta transformação, pergunta naturalmente o motivo.

O agente não lh'o diz, deixando antever, sempre d'uma forma singular, que essa resolução é filha da informação do medico, isto é, que o *segurado* soffre lesão que lhe não dá esperanças de longa vida, e portanto que a companhia *não o aceita*, porque não tem garantia sufficiente no estado physico do individuo.

Ninguém resiste, por mais fleumatico que seja, á má impressão que produz uma declaração d'este genero, que constitue um aviso e talvez um desengano sobre um pequeno futuro de alguns annos.

Os que, não convencidos com essas meias palavras querem a resposta clara e fundamentada, quer a peçam verbalmente, quer por escripto, á direcção, só obtem a declaração muito resumida, de que a companhia se recusa a dar as razões porque não aceita os *segurados*.

Este procedimento inqualificavel ainda teria sua razão de ser se fosse o *segurado* que houvesse sollicitado o seguro. Estava então a companhia no seu direito de o aceitar ou recusar, mas mesmo isto não devia succeder senão *antes* de ter cobrado qualquer prestacção, *nunca depois*.

Mas não é assim; o *segurado* foi sollicitado com insistencia; *aceitou* o que a companhia *lhe pedia*, entregou-lhe o seu dinheiro. Com que direito vem a Equitable, um mez depois, devolver-lhe a importancia *sem juros*, sem lhe dar a razão d'isso, e incutir-lhe na mente ideias tristes que não o assaltavam?

Porque, muitos individuos ha, aos quaes uma impressão d'este genero pode ser prejudicialissima.

O pae de familia, especialmente o menos abastado, que não tem meios de deixar uma certa fortuna a seus filhos, que os vê apenas amparados pelo seu braço por mais que sinta nas veias correr sangue forte e pela robustez do seu corpo confie na manutenção do bem estar do seu lar, não resistirá a uma impressão dolorosa ao ouvir a alguém—seja embora um sabio da Equitable—que essa mesma robustez lhe não garante mais que uns annos, uns mezes talvez de vida a elle, e de amparo ás pobres creanças.

E não será possível—natural mesmo, não se terá dado o facto, de uma natureza mais impressionavel commecar d'ahi a tirar illações mais e mais desagradaveis, acabando pela demencia ou pelo suicidio?

Quem será, n'esse caso, o responsavel?

Pensava esse infeliz acaso na morte antes da Equitable lh'a apontar como um futuro proximo?

Foi elle procurar a companhia para d'ella receber um desengano que o conduz ao hospital dos alienados ou ao suicidio?

Registram-se estes tristes effeitos diariamente sem que se lhes saiba muitas e muitas vezes a causa. Não será esta por vezes baseada na pernicioso propaganda da Equitable ou d'outra companhia que proceda como ella, se outra ha que assim pratique?

Porque, é mister que se saiba: a Equitable não se se contenta com este triste desengano que dá ás suas victimas com o fim, bem claro, de reter em seu poder quantias sem juro para que este engrosse os seus rendimentos.

O agente, ao propôr o seguro, não se esquece de citar exemplos de pessoas conhecidas que lhe recusaram a oferta e morreram em breve lapso.

Como se vê a morte é trazida como argumento para assustar os clientes, e resolvel-os ao seguro, como a morte é o argumento de que depois se servem para o recusar.

Que d'essa apparição repetida resulte a desgraça alheia, isso é de que a Equitable não se importa, comtanto que ella lucre.

Ora em todos os paizes, e no nosso ainda ha pouco tivemos a confirmação d'isso pela prohibição das sessões espiritistas, ha leis repressivas para os que incutem no espirito publico quaesquer ideias erroneas, sinistras ou que por qualquer forma, podem ser prejudiciaes ás intelligencias fracas.

Não se devia, portanto, consentir que a Equitable espalhe o terror para bem dos seus interesses.

Eis porque consideramos prejudicialissima a sua existencia, e a sua propaganda.

E não só por este motivo, mas por outrós não menos importantes, de que nos occuparemos em breve.

NOTAS DE VIAGEM

VI

Paris e a exposição

Fallemos da secção portugueza, terminando as nossas cartas sobre a exposição justamente por onde commecamos a nossa visita áquelle certamen.

Mas porque só agora? perguntará o leitor.

Porque... porque nunca é agradavel vir á imprensa com a physionomia dos descontentes entre os rostos risinhos dos nossos collegas, de um e outro lado, que todos acham cheias de esplendores as nossas representações na exposição de Paris.

E fallámos de dois lados, e posémos no plural o que um só lado devia ter; eis a que devemos attribuir os defeitos que notámos nas installações portuguezas.

Foi um grande erro a divisão dos nossos productos, erro filho das raivinhas que, entre nós, essa representação produziu, transformando logo em lucta de preponderancias insoffridas, de ciumes injustificados, o que devia ser lemma e incitamento para um trabalho commum, por um commum ideal,—a boa apresentação do nosso paiz, o bom resultado do nosso concurso a esse enorme centro, onde todas as nações foram pôr em evidencia o estado de adiantamento da sua intelligencia e do seu braço, para produzir as bellezas que enchem aquellas galerias.

Em resultado d'essas discordancias a exposição portugueza, que podia e devia de ser uma das mais brilhantes manifestações da nossa actividade e progressos materiaes, dividida como está, occulta em parte, parcial em certos casos, modesta de mais em muitos outros, guerreada entre os proprios elementos que deviam ser os principaes promotores da sua impartancia, a exposição portugueza perdeu grande parte, quasi todo o seu brilhantismo, inutilizando-se mutuamente esforços, boas vontades, intelligencia, dinheiro, e quantas condições houve, que deviam ser conductoras a um melhor resultado.

As nossas installações acham-se ali divididas em tres grupos:

No palacio das industrias dispômos d'uma parte da

galeria onde apresentamos alguns, poucos, productos industriaes.

Esta secção rasoavelmente disposta como está, reente-se comtudo, da pequena concorrência de expositores, tão pequena que ao publico passa desapercibida uma grande parte das nossas industrias, que quizeramos fossem ali bem evidenciadas, e que o podiam ser, porque alguma coisa valem já.

D'ali passamos ás artes liberaes, onde, no pavimento superior, temos de novo o nome portuguez n'um pequeno aposento em que expomos differentes objectos artisticos e scientificos tambem em pequeno numero, figurando que pouco temos a apresentar n'esse genero.

Sahimos do campo de Marte, e vamos ao caes d'Orsay, onde um pavilhão espezial nos foi concedido, e não obstante as mirabolantes elogios que lhe temos visto tecer, por parte dos influentes d'aquella parcialidade, não nos achamos vaidosos d'aquella installação.

E' porque somos difficeis de contentar? Não o cremos.

E' porque olhamos as coisas com a imparcialidade de quem só mira ao interesse do paiz; porque nem estamos despeitados porque A. ou B. foi nomeado para nos representar, nem cheios de contentamentos pelo grande ou pequeno subsidio que não recebemos.

E' por isso, por ver a nossa exposição á luz do verdadeiro interesse nacional que elle não nos agradou, porque a achamos inferior ao que devia ser.

Isto emquanto á importancia; emquanto ao systema de embellesamento estamos em identico caso.

Não nos sobram talentos artisticos para tratar d'uma installação n'este genero, e devemos concordar que a escolha do que foi encarregado d'aquella, não podia ser melhor.

Mas Bordallo Pinheiro, ao mesmo tempo que é um espirito verdadeiramente superior para este caso, é tambem um intelligente industrial, e portanto entendeu dever fazer constituir os embellesamentos do nosso pavilhão, com louça da sua fabrica, quasi exclusivamente.

D'isso resultou que o que mais se nota na exposição que se diz *agricola* são os productos de uma *industria*, e o publico estrangeiro, vendo ali mesclados os dois ramos da nossa actividade, entende que Portugal não tem mais nada a expôr, senão jarras de faiança, vinhos, azeites, e mantas do Alemtejo.

Não queremos mal por isso ao grande artista, mas visto que as industrias agricola e manufactora, pelas suas ideias exclusivistas, quizeram extremar-se entre si (e foi esse todo o erro da nossa exposição) que, ao menos se installassem por separado em vez de se mesclarem sem proveito proprio, nem do paiz.

Temos industrias nascentes, e outras que conseguiram já o milagre de se tornarem abastecedoras dos mercados estrangeiros.

Temol'as que seguem o exemplo dos exemplos extranhos, e outras que vinculam o nome e o caracteristico portuguez aos seus productos.

Umas enchiam ainda ha pouco aquelles barracões da Avenida

Temos productos coloniaes bem capazes de rivalisar com os de outras potencias mais poderosas.

De tudo isto, espremido pelos encontrões das luctas de preponderancia, resultou apenas a exhibição incompleta irregular que ali vemos junto ao Sena e no palacio das industrias. Eis porque nos descontentou a visita que ali fizemos; eis porque não tinhamos grande pressa em fallar da secção portugueza, e a reservamos para hoje que nos despedimos da grande exposição, para proseguir as notas sobre os differentes paizes.

De resto, começam agora as criticas nos jornaes estrangeiros, sobre as installações de cada paiz.

Veremos, quando chegarem a fallar do nosso, se nos consideram superiores á republica de San Marino, o pequenino paiz dos Apeninos, que tão brilhantemente figura no palacio das industrias.

E até vamos sempre, que a nossa exposição está muito bonita.

O TRANSVAAL

III

Riquezas mineiras

N'uma entrevista, que o correspondente em Londres d'um jornal do Cabo, teve com M. J. B. Robinson, tratou-se d'um esboço historico, do districto de Witwatersrand considerado sob o ponto de vista, das suas riquezas mineiras. A opinião de Mr. Robinson, é tanto mais importante, e digna de ser conhecida, quanto é certo que o seu nome se acha ligado a todas as empresas mineiras do Transvaal, desde o anno de 1873; o desenvolvimento da industria dos diamantes, no Cabo, é devido em grande parte aos seus esforços perseverantes.

Por occasião da descoberta do ouro em Pilgrim's Rest, Mr. Robinson achava-se em Inglaterra. Partiu immediatamente para a Africa, onde empreendeu a exploração d'uma grande parte do paiz, nas proximidades das novas minas de ouro. Ha tres annos e meio, sabendo que se acabavam de descobrir novos jazigos auriferos, na região até então vagamente conhecida pelo nome de Witwatersrand, dirigiu-se para ahi, e chegou no momento em que os primeiros trabalhadores abriam as excavações. A formação aurifera foi por elle reconhecida na extensão de 50 milhas, tendo notado tambem que em todo o percurso existiam numerosos filões. Foi tal a impressão que lhe fez esta descoberta que immediatamente comprou innumerous terrenos, sendo estas compras, de tal modo exageradas, que os seus amigos o consideraram completamente doido; não tardaram porém a convencer-se de quanto tinha sido previdente e methodica esta pretendida loucura. Entre as concessões por meio das quaes elle assegurou a si o direito de propriedade, figuram algumas minas cujos nomes são hoje synonymos de proverbial riqueza, taes como: a *Langlaagte*, a *Robinson*, o *Grupo do Randfontein*, etc., etc.

No começo das primeiras operações no *Randt*, alguns especuladores declararam que os *reefs* auriferos do Witwatersrand consistiam em ouro de alluvião, e que se não podia contar com a sua continuidade; o publico em geral, inclinava-se a esta opinião, e não acreditava nem no volume, nem na riqueza homogenea dos filões, ou antes dos bancos de conglobação. Entretanto Mr. Robinson regulava-se pela sua opinião pessoal, e comprava todas as herdades postas á venda no mercado, tudo isto, é claro, dentro dos limites dos seus recursos pecuniarios.

«O tempo», diz elle «veio mostrar que a minha opinião era boa, e o desenvolvimento enorme, operado desde ha tres annos prova irrefutavelmente que o *reef* é volumoso, homogeneo e muito rico. As grandes excavações praticadas na linha do *Main-Réef* demonstram que o filão nada perde do seu valor a 30 pés de profundidade, antes pelo contrario, quanto mais se entra pela terra, mais rico se torna em ouro. Ainda que se achem pyrites a uma profundidade approximada de 100 a 220 pés, é fóra de duvida que essas pyrites contêm mais ouro, do que a conglobação ordinaria

dos níveis superiores. Além de que, nenhuma dificuldade se experimenta no tratamento dos minerais pyritosos. Acabam-se de tomar todas as disposições para importar promptamente as mais bem apropriadas máquinas australianas para o tratamento dos pyrites auríferos, e cujo emprego é tão fácil como eficaz.»

Mr. Robinson acredita firmemente em que deve ser prospero o futuro do *Rand*, e prevê para muito breve, rendimentos mensaes de *cem mil onças de ouro*, só n'este districto. Todas as dificuldades primitivas se venceram, e uma empresa importante tornou-se hoje o util auxiliar dos mineiros nas suas tarefas quotidianas.

Interrogado a respeito do *Zoutpansberg* e do *Murchison Range*, Mr. Robinson respondeu que no estado actual não se podia ainda exprimir uma opinião fixa sobre o seu valor real, visto a insignificancia dos trabalhos mineiros, até então effectuados n'essas paragens. Comtudo, crê que d'aquí a mezes, vastos e ricos campos auríferos, se abrirão á exploração no *Zoutpansberg* e no *Murchison Range*.

Quanto aos depositos de *Klerksdorp* a sua formação é idêntica á conglobação de *Witwatersrandt*. Apesar d'isso, Mr. Robinson está persuadido de que este ultimo districto se conservará sempre no primeiro grau, por causa do numero da riqueza, e do volume dos seus filões auríferos.

Podem-se mostrar ao viajante tres series de *reefs*, correndo parallelamente n'uma extensão de 60 milhas (24 leguas), e o *Randt* offerece grandes facilidades de exploração em virtude da sua fórma em planalto.

Mr. Robinson, descreveu tambem ao seu interlocutor as minas de hulha do Transvaal, que elle considera inexgotaveis. Quando a *Niederlan Company* tiver concluido o tramway de *Boksburg*, o carvão chegará nas baterias das diversas minas, ao preço de 15 a 25 schillings a tonelada; o preço d'elle hoje regula por 4 libras ou mesmo 5, e em certos casos por 7 libras a tonelada.

A hulha é muito abundante na colonia do Cabo, no Natal, e no Transvaal. N'este ultimo estado, existem immensas camadas carboníferas, ao longo da fronteira oriental, do Natal a *Lydenburg*. O carvão em *Belelsberg*, entre *Utrecht* e *Wakkerstroom*, apresenta-se á superficie das montanhas, em importantes jazigos, e a sua excellente qualidade é pouco inferior á dos carvões de *Cardiff*, *Swanséa*, e *Llanely*.

As principaes minas de carvão que abastecem actualmente as companhias do *Witwatersrand*, são as hulheiras de *Wilge River*, de *Steenkoolspruit*, de *Waaldrift*, de *Castle Company*, de *Waae River*, e as grandes minas de hulha recentemente descobertas em *Boksburg*, na herdade aurifera de *Vogelfontein*, a nove milhas de *Johannesburg*.

Foi a descoberta d'estas hulheiras, proximo de *Boksburg*, que fez com que *Volksraad* permitisse á *Netherlands South African Railway Company*, a construcção d'um tramway de *Boksburg* a *Johannesburg*, na razão de libras 8:000 milhas. Este tramway deverá estar concluido em 1890, havendo ideias de o prolongar depois ao sueste de *Johannesburg*, até á pequena cidade de *Krugersdorp*, visinha das herdades de *Paardekraal*, e *Waterfall*, onde se encontram as minas de ouro, das companhias *Botha's Reef*, *Lupaard's Vlei*, *Hill's*, *Waterfall*, e os terrenos auríferos, pertencentes ao syndicato *Robinson*, em *Randsfontein*, e *Waterfall*.

Mr. Robinson, declarou ainda ao seu interlocutor, que a região era fértil, mas que a necessidade de caminhos de ferro, se fazia sentir imperiosamente. Para

o *Randt*, e para os outros districtos auríferos do *Transvaal*, tornou-se este facto n'uma questão *sine qua non* de prosperidade: porque, quando as vias ferreas, sulcarem este paiz maravilhoso, as despezas de producção diminuirão dois terços, surgindo então a epocha dos dividendos remuneradores. Hoje as despezas absorvem a maior parte dos rendimentos. O clima é salubre; a altitude do *Randt* varia por 5:000 a 7:000 pés a cima do nivel do mar.

Mr. Robinson, não nega que este anno foi enorme o numero de doenças em *Johannesburg*; mas isto só pôde ser proveniente da falta absoluta de policia sanitaria, e do augmento repentino e prodigioso da população.

Nada estava preparado em vista d'uma tal população. Mas como do proprio mal sae o remedio, não será para estranhar, que esta grande epidemia, obrigue os habitantes a tomarem as medidas sanitarias indispensaveis na presente situação. Com justiça nos devemos admirar, d'uma tal incuria, nos cuidados de acieo e limpeza, da parte d'um povo, que ainda hoje se envaidece da sua origem hollandeza.

Mr. Robinson accrescentou ainda, que bastará mais um anno, para que o mais incredulo, e o mais sceptico se convença, do incommensuravel valor dos campos auríferos de *Witwatersrand*. Mesmo antes d'este periodo, a realidade fará confundir todos os escriptores que usaram da sua penna para combater a exploração d'estas minas, e serão universalmente considerados como ignorantes.

Mr. Robinson, concluiu, patenteando a sua profunda convicção, justificada nos destinos do sul da Africa. O futuro pertence a este paiz, disse elle, e passados que sejam alguns annos ver-se-ha uma população densa, cobrir e fertilisar estas regiões, empregando todas as suas atenções, e todos os seus esforços, não sómente na exploração do ouro, mas tambem na de todas as outras industrias mineiras, e principalmente n'aquellas que conseguem obter para a vida do homem, o conforto que a torna agradável. O sul da Africa, tornar-se-ha uma terra de promissão, não sómente para os sequiosos de ouro, mas tambem para todo aquelle que deseje passar uma vida commoda e tranquilla, e para aquelles cuja ambição seja o melhorarem a sua situação, de ordinario tão precaria, nos paizes europeus, n'estes tempos de revolução e de armamentos permanentes.

Mr. Robinson, tenciona fazer uma viagem pela America e pela Australia, contando estar de volta no *Transvaal* antes d'um anno.

Emquanto que o correspondente do *Cape Argus* conversava com o seu eminente interlocutor, recebia este o resultado da tituração de agosto, na *Langlaagte Estate*, isto é 6:500 onças.

SERVIÇO DO CORREIO

Assim como são rigorosos para conosco, obrigando-nos a franquear a *Gazeta como impresso* quando contém qualquer tarifa de caminho de ferro, embora esta faça parte integrante do jornal, abuso a que nos temos sujeitado, que ao menos o correio se sirva não nos prejudicar na entrega da correspondencia.

Da séde do correio á nossa redacção não ha mais de 10 minutos de caminho, a pé; muito menos no americano para o qual os distribuidores do correio teem passe.

Pois não obstante isso, a correspondencia tirada das caixas ás 4 horas da manhã, e a chegada pelos comboios ás 5 e 6 horas não nos chega nunca antes das 10

horas, isto é, invertendo 4 a 6 horas ser separada, e vir do Terreiro do Paço ao Conde Barão.

E' demasiado.

Isto resulta de ser um só distribuidor para toda a area desde proximo de S. Paulo, uma das de maior serviço na cidade.

Mas o que mais nos tem prejudicado foi a falta de entrega, no dia 30 de setembro, da correspondencia vinda pelo *Sud-express*.

Só no dia seguinte a recebemos vindo n'ella um artigo que devia ser publicado no jornal do dia 1, e que ficou inutil por vir tarde.

Felizmente que o nosso correspondente que nos honrou com o artigo sobre o congresso nol-o enviou por mão propria. Se tal não faz, succeder-lhe-hia o mesmo.

E' a primeira vez que nos queixamos e esperamos providencias para que não tenhamos que repetir tal reclamação.

COMMERCIO PORTUGUEZ

O boletim estatistico das alfandegas respectivo ao 1.º semestre de 1889 comparado com o de 1888, dá-nos os resultados seguintes sobre o movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda.

JANEIRO A JUNHO DE 1888-89

Importação para consumo

Valores em mil réis	1888	1889
Animaes e seus productos.....	948:609	1.369:139
Lã e pellos.....	853:447	919:483
Seda.....	653:397	738:803
Algodão.....	1.806:546	1.963:792
Linho e seus congeneres.....	423:838	440:953
Madeira.....	483:500	522:177
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc.	1.412:051	1.617:919
Metaes.....	1.202:091	1.592:163
Substancias alimenticias.....	6.367:788	5.272:622
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	1.202:532	1.364:165
Diversas substancias e productos.....	529:717	591:713
Manufacturas diversas.....	1.238:325	946:190
Mercadorias livres de direitos.....	2.519:195	2.895:539
Taras.....	40:923	34:658
Somma.....	19.681:959	20.269:318
Ouro e prata em barra e em moeda...	3.464:261	3.377:231
Total.....	23.146:220	23.646:549

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes e seus productos.....	109:084	143:523
Lã e pellos.....	135:660	143:169
Seda.....	6:271	4:709
Algodão.....	45:142	48:848
Linho e seus congeneres.....	12:402	9:256
Madeira.....	59:429	68:283
Substancias mineraes, vidro, crystal etc.	234:700	278:223
Metaes.....	74:019	117:843
Substancias alimenticias.....	8.270:369	6.979:281
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	73:991	62:040
Diversas substancias e productos.....	1.100:586	1.107:076
Manufacturas diversas.....	115:197	130:308
Mercadorias livres de direitos.....	1.716:335	1.675:228
Somma.....	11.953:185	10.767:787
Ouro e prata em barra e em moeda...	184:783	475:224
Total.....	12.137:968	11.243:011

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias	Reexportação.....	2.824:694	3.452:937
	Transito.....	983:796	1.199:356
	Somma ..	3.808:490	4.652:293
Ouro e prata em barra e em moeda.....	Reexportação.....	-	180
	Transito.....	-	-
	Somma ..	-	180
Total.....	3.808:490	4.652:478	

OS CAMINHOS DE FERRO NA EXPOSIÇÃO

Publicamos em seguida a lista dos expositores melhor classificados na classe 61: *material de caminhos de ferro*.

LISTA DO JURY

Srs. Picard, Clérault, Glasser, Cendre, Desgranges, Gay, Heurteau, Level, Noblemaire, Petsche, Sartiaux, Agnellet, Chevalier, David, Salomon, pela França, Gaiton, pela Gran Bretanha Stevar, Burlet (de), pela Belgica, Plant, pelos Estados Unidos, Frescot, pela Italia, Abt, Achard, pela Suissa.

Grands prix

Chemin de fer du Grand Central belge.—Belgica.
Compagnie de Fives-Lille.—França.
London and North Western Railway C.º.—Gran-Bretanha.
Midland railway C.º.—Gran Bretanha.
Ministère des Travaux publics.—França.
Pennsylvania railroad C.º.—Estados Unidos.
Société alsacienne de constructions mécaniques.—França.
Société des chemins de fer de la Méditerranée.—Italia.
Société Cockeril.—Belgica.
Société italienne des chemins de fer méridionaux.—Italia.
Société suisse pour la construction de locomotives, de Machines (Winterthur).—Suisse.

Medalhas de ouro

Anciens établissements Cail.—França.
Arbel.—França.
Association amicale des anciens élèves externes de l'école des Ponts et Chaussées.—França.
Brunon.—França.
Carels frères.—Belgica.
Compagnie anonyme des forges de Châtillon et Commeny.—França.
Compagnie continentale d'exploitation des locomotives sans foyer.—França.
Compagnie de Huachaca.—Bolivia.
Compagnies des fonderies et aciéries de Saint-Etienne.—França.
Compagnie des fonderies et forges de l'Horme (Chantiers de la Buire).—França.
Compagnie française de matériel de chemins de fer.—França.
Compagnie générale des Omnibus de Paris.—França.
Deplassieux frères.—França.
Dietrich (de) et C.º.—França.
Locher (Edouard).—Suissa.
London Brighton and South Coast railway.—Gran-Bretanha.
Martin, et du Tremblay.—França.
Miani, Silvestri et C.º.—Italia.—
Neilson.—Gran-Breianha.
Riggenbach.—Suissa.
Saxby.—França.
Société anonyme de Marcinelle et Couillet.—Belgica.
Société de construction des Batignolles.—França.
Société des aciéries et forges de Firminy. França.
Société nouvelle des moteurs à air comprimé Système (Me-karski).—França.
South Eastern railway C.º.—Gran Bretanha.
Vacuum Brake C.º.—Gran-Bretanha.
Westinghouse Brake C.º.—Gran-Bretanha.

Medalhas de prata

Administration des chemins de fer de l'Etat.—Chili.
Cauvin Yvose et petit-fils.—França.
Chaix (Imprimerie et librairie centrale des chemins de fer.—França.
Chemins de fer du Mexique.—Mexico.
Compagnie des chemins de fer de l'Est algérien.—Algeria.
Compagnie des chemins de fer de l'Ouest algérien.—Algeria.
Compagnie des chemins de fer du Sud de la França.—França.
Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma.—Argelia.
Compagnie des chemins de fer du Saint-Gothard.—Suissa.
Corpet (Lucien).—França.
Decauville aîné.—França.
Dervaux-Ibled (Ernest).—França.
Estrade de ferro et navegação paulista.—Brazil.
Haag (P.-E.).—França.
Hallot et C.º.—Belgica.
Lartigue.—França.
Legrand (Achille).—Belgica.
Mabile (Valère).—Belgica.
Mallet (Anatole).—França.
Neveu (Etienne).—França.
Nou et.—Belgica.
Partiot (Léon).—França.

Patent Nut et Bolt C.^o — Gran-Bretanha.
 Peckham street Car wheel and axle C.^o — Estados Unidos.
 Revue générale des chemins de fer (Comité de redaction) — França.
 Roi (Edmond J. F.) — França.
 Société anonyme des ateliers de constructions de la Meuse. — França.
 Société des omnibus et tramways à Lyon. — França.
 Société anonyme des ateliers de constructions de Malines. — Belgica.
 Société anonyme des forges de Franche-Comté. — França.
 Société anonyme des forges et aciéries du Nord et de l'Est. — França.
 Société anonyme des forges et fonderies de Haine-Saint-Pierre. — Belgica.
 Société anonyme des usines et fonderies de Baume et Marpent. — França.
 Société industrielle suisse à Neuhausen. — Suissa.
 Société anonyme industrielle de construction et d'entreprise de travaux publics à braine-le-Comte. — Belgica.
 Société de Saint-Léonard. — Belgica.
 Timmis (J. A.) — Gran-Bretanha.
 Usine de Raghen (M^{me} A. Verhaeg). — Belgica.
 Wenger. — França.
 O nosso collega *Journal des Transports*, obteve tambem a medalha de bronze.

Egual distincção teve a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que se acha exposta na installação portugueza no palacio das artes liberaes.

CARTEIRA DOS ACCIOSISTAS

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

6.^o Sorteio

Lista numerica das obrigações d'esta companhia emitidas para a construcção do caminho de ferro da Beira Baixa que saíram sorteadas em sessão publica de hoje para amortisação correspondente ao 1.^o de janeiro de 1890.

Obrigações de 2:000 marcos ou réis 450.000 — numeros 388, 4:325, 6:688, 6:830, 7:246.

Obrigações de 400 marcos ou réis 90.000, numeros 11:685, 12:144, 12:811, 14:255, 15:060, 15:889, 18:519, 19:927, 20:141, 20:323, 21:078, 23:500, 25:864, 26:310, 26:940, 27:028, 28:780, 30:417, 30:758, 31:261, 39:199, 30:287, 40:817, 40:849, 42:129, 42:855, 44:042, 46:898, 49:079, 49:506, 53:310.

Obrigações dos sorteios anteriores que estão por pagar, de 2:000 marcos ou réis 450.000, numeros 367, 3:041, 6:078.

De 400 marcos ou réis 90.000, numeros 9:668, 13:533, 31:741, 33:031, 39:641, 40:799, 41:879, 41:880, 42:412, 42:436, 42:498, 42:500, 55:549.

Lisboa, 10 de outubro de 1889.

O administrador delegado.

Fontes Ganhado.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Para os fins expressos no art. 48.^o dos Estatutos, são convidados os senhores accionistas a reunirem-se no dia 9 de novembro proximo, ás 12 horas do dia, na casa da companhia, rua de Bellomonte 49.

Porto, 30 de setembro de 1889.

O 1.^o secretario da assembléa geral,

Alvaro Allão Pacheco,

BOLETIM FINANCEIRO

Bolsa de Paris, 12 de outubro de 1889.

O mercado das Rendas francezas tem-se mantido brilhantissimo nos ultimos tempos, e, decididamente, o movimento que actualmente se produz não é por certo uma alta passageira; bem pelo contrario, podemos consideral-a uma verdadeira campanha de alta, bem pensada, bem dirigida, que se está preparando para

o inverno e que mantida, como o deve ser, pelas numerosas emissões que se preparam, ha de certamente levar-nos muito longe.

Evidentemente, o successo das ultimas eleições concorreu, e muito, para a melhora dos cursos, comquanto este facto não seja a unico base em que os banqueiros se firmaram para *decidir a alta* e sim porque comprehenderam por fim que chegara o momento em que a bolsa de Paris devia nobremente reivindicar o logar preponderante que o occupava outr'ora entre os mercados da Europa, e esta é a razão porque farão tudo para conservar ou atrahir a Paris todas as transações que poderiam escapar-lhe. Em taes condições a alta é apenas questão de minutos, e os especuladores espertos bem farão em ir dirigindo as suas vistas para a Renda franceza, pois ainda antes do fim do anno se esperam cursos mais elevados.

O 2 % que no mez ultimo fôra cotado a 85,30, está hoje a 86,70, ou antes a 87,55, em vista da possibilidade que ha de juntar-lhe o coupon cortado em 16 de setembro findo. Actualmente conserva-se entre 87,30 depois de 87,90.

O 4 1/2 elevou-se a 105,60, e o amortisavel ex coupon de 75 centimos mantem-se a 90,55.

O Italiano luctou durante toda a semana para attingir a cotação de 94, que chegou a excedel a por momentos, ficando por fim a 93,35. E' fôra de duvida que a situação economica e financeira da Italia não tem melhorado, mas tambem deve confessar-se que enormes lucros se teem comprometido para mascarar, ainda que superficialmente, a verdade; a especulação allemão perderia muito se não tivesse mão nos seus cursos, sobretudo se, como affirmam foi ella quem tomou a responsabilidade do emprestimo em obrigações dos caminhos de ferro italianos.

Diz se mesmo que, para facilitar esta operação, o sr. Crispi poderia muito bem, pelo menos apparentemente, introduzir na sua politica uma certa moderação a que realmente estamos pouco afeitos. Isto não muda em coisa alguma, é claro, o fundo das coisas, e nada as carteiras teem de preocupar-se com isso, mas a pura especulação fará bem em por-se em guarda contra qualquer empreza d'esse genero.

O *Economiste*, fallando d'esse emprestimo, diz que resta ver se o publico allemão terá grande pressa em subscrever, não hesitando comtudo em affirmar que não haverá mercado em Londres para taes obrigações. Quanto ao mercado francez, similhante duvida nem é mesmo possivel.

O Exterior Hespanhol, que deixámos a 76 1/8, cortou um coupon de 1 fr., e fechou a 75 1/8, conservando portanto as cotações precedentes. N'um artigo sobre a situação financeira da Hespanha, diz a *Epoca*, de Madrid, que o deficit, que era de 91 milhões de pesetas em 1886, de 81 milhões em 1887 e de 102 milhões em 1888, será no actual exercicio de mais de 70 milhões de pesetas, não obstante a redução feita sobre as despezas.

O 3 % portuguez está firme a 67 3/4.

O 4 % Hungaro chegou a cotar-se a 86, e está hoje firme a 85 11/16.

Os Russos attingiram em Berlim cotação favoravel, logo que houve a certeza da viagem do tzar, mantendo se desde então na altura em que esta noticia os deixou; o 4 % 1880, que estava, na sexta feira ultima, a 93 5/8, fechou hoje a 94 1/8; o Consolidado está a 91 5/16, depois de cortado um coupon de 1 0/0.

O Banco de França tem subido muito alem da elevação d'esconts a 3 1/2 %, ficando pedido a 4,260.

O *Crédit Foncier* conserva-se bastante firme a 1,310, e o Banco de Paris esta um tanto seguro a 860, em consequencia da emissão do Banco do Brazil, de que acaba de ser encarregado.

As accões de caminhos de ferro continuam a fazer boa figura, a despeito de algumas realisações de lucros que naturalmente se explicam pela propria importancia dos beneficios a segurar.

O Este cota-se a 822; o Lyon a 1,370; o Midi a 1,190; o Norte a 1,770; o Orleans a 1,360, e o Oeste a 845.

Os caminhos austriacos estão a 510, sendo as suas receitas das mais satisfactorias; mas ao augmento de trafego corresponde, em parte, o accrescimo da rede em exploração; calcula-se porém que o dividendo poderá ter um pequeno augmento.

Os Lombardos mantem-se a 276, continuando as suas receitas a ser favoraveis.

O Norte de Hespanha cota-se a 426. É no entanto pouco provavel que o dividendo d'este anno atinja 15 a 16 francos, e, n este caso, a taxa de capitalisação deve parecer bem pouco elevada.

O Zaragoza vale 321, calculando se que o dividendo d'este anno poderá fixar-se 12 a 13 francos.

Os Portuguezes fecham a 645. As brilhantes receitas realizadas por esta companhia permitem esperar que o dividendo minimo de 30 francos poderá ser ultrapassando dentro em pouco.

O Suez acha-se a 2,327, prevendo-se que o anno corrente dará um excedente de alguma importancia nas receitas, mas que não permite elevar o dividendo alem de 90 francos. Sabe-se, alem d'isso, que partir d'esta cifra a Companhia terá de fazer quaesquer outras amortisações levadas provisoriamente á conta do primeiro estabelecimento.

G. Pessard.

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

BOLSAS	TITULOS	DIAS													
		1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	
Lisboa . .	Acções C. ^o de Ferro Portuguezes	-	-	-	113.000	-	113.000	113.000	113.000	113.000	113.500	-	117.000	-	
	» Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	» Carris de Ferro de Lisboa	-	-	87.300	-	-	-	-	-	87.500	87.500	88.500	88.500	-	
	» Ascensores " "	-	-	-	-	-	-	-	77.000	-	-	-	-	-	
	Obrig. C. ^o de Ferro Portuguezes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Paris	Acções C. ^o de Ferro Portuguezes	610	635	635	635	-	635	650	650	650	645	-	-	-	
	» Madrid-Caceres-Portugal	206,25	210	-	212	210	-	210	210	210	-	212,50	212,50	-	
	» Norte de Hespanha	120	132	145	146	-	121	-	122,50	-	128	-	-	-	
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	323,75	326,25	323,75	321,25	-	-	-	322,50	322,50	322,50	-	-	-	
	» Andaluzes	387,50	410	411,25	410	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	-	
	» Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	» Carris de Ferro de Lisboa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	» Ascensores " "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Obrig. C. de F. Atravez Africa	98,50	98	98,25	98,50	98,50	98,50	98,50	98,50	98,50	98,50	99	99	-	
Bruxellas .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	96,75	96,75	96,75	96,75	96,75	96,75	96,75	96,75	98,75	98,75	96,75	100,50	-	

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX-FLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1889			1888			TOTAES		DIFERENÇA A FAVOR DE		
		KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	1889	1888	1889	1888	
PORTUGAL												
Companhia Real	Antiga rede (1)	de 17 a 23 Setemb.	580	56.500:000	97:413	580	59.150:000	101:982	2.005.010:000	1.857.965:000	147.075:000	-
		24 a 30 " "	"	63.970:000	110:293	"	60.580:000	104:448	2.069.010:000	1.918.545:000	150.465:000	-
	Nova rede não garant. (2)	de 17 a 23 Setemb.	82	6.949:000	84:378	82	8.292:000	101:121	247.886:000	225.999:380	21.886:620	-
		24 a 30 " "	"	6.448:000	78:268	"	7.634:000	89:708	254.344:000	233.630:380	20.683:620	-
	" u garantida (3)	de 17 a 23 Setemb.	468	4.714:000	28:059	452	4.285:000	28:490	450.956:000	98.948:440	52.037:860	-
		24 a 30 " "	"	4.624:000	27:523	"	4.386:000	28:855	455.580:000	103.301:440	52.283:860	-
Sul e Sueste	de 3 a 9 Setemb.	473	48.269:240	38:461	364	43.634:200	37:768	417.344:230	363.334:000	54.010:230	-	
de 10 a 16 " "	"	"	46.977:470	35:744	"	42.803:750	35:473	434.318:400	376.136:750	58.181:650	-	
de 10 a 16 Setemb.	340	21.830:700	64:207	332	19.283:032	58:081	637.247:359	575.448:912	61.828:447	-		
de 10 a 16 Setemb.	253	8.444:700	33:378	253	8.024:742	31:748	265.616:498	249.102:244	16.514:254	-		
de 17 a 23 " "	"	7.850:525	31:029	"	8.953:338	35:388	273.166:723	228.550:549	44.616:174	-		
de 27 a 2 Setemb.	34	4.565:725	46:050	34	4.573:000	46:264	38.356:129	37.754:795	601:334	-		
HESPANHA												
Norte de Hespanha	de 17 a 23 Setemb.	2776	4.606:474	578	2776	4.542:694	535	49.950:970	45.172:897	4.078:073	-	
	de 24 a 30 " "	"	4.649:363	594	"	4.603:640	577	54.600:333	46.776:537	4.843:796	-	
Madrid-Zaragoza-Alicante	de 17 a 23 Setemb.	2672	1.406:543	414	2672	1.036:345	387	37.842:550	36.340:342	1.502:208	-	
	de 24 a 30 " "	"	1.442:226	427	"	1.434:377	424	38.954:776	37.444:749	1.510:027	-	
Andaluzes	de 10 a 16 Setemb.	793	252:650	348	793	235:808	297	9.104:204	8.048:054	1.056:150	-	
	de 14 a 23 Setemb.	393	406:423	1:034	393	344:460	868	7.810:163	7.567:779	242:384	-	
Almansa-Valencia-Tarragona	de 17 a 23 Setemb.	429	68:009	438	429	63:469	447	2.353:653	2.199:620	154:033	-	
	de 24 a 30 " "	"	82:674	492	"	74:930	474	2.436:328	2.274:550	161:778	-	

(1) Compreheende as linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Cintra e Torres e ramal de Cintura — (3) Idem idem de Torres á Figueira e Alfarcnos.

LINHAS PORTUGUEZAS

Festas da Nazareth. — A esta festa concorreram, só por caminho de ferro 7.084 pessoas, sendo 1.118 de Torres Vedras, 874 das Caldas, 511 de Leiria, 508 da Figueira e 501 de Dois Portos.

O movimento do ascensor foi superior a 12.000 pessoas.

Agencia d'operarios. — É certa a noticia que dão alguns collegas nossos sob reserva, de que a Companhia Real vae estabelecer em Lisboa uma agencia de operarios em correspondencia com todos os empreiteiros e mestres de obras, e recebendo d'estes directamente a nota dos operarios que necessitam, com indicação das respectivas profissões. Os trabalhadores, mal desembarquem, poderão assim immediatamente receber informações proveitosissimas para a sua immediata collocação.

Estão já sendo formulados os necessarios regulamentos, e modelos para este fim.

LINHAS HESPAÑHOLAS

De Galiza a Madrid por Portugal. — Noticia o *Faro de Vigo* que uma companhia franceza para ligar a provincia da Galiza d'um modo mais facil e mais curto com a capital de Hespanha se propõe construir um caminho de ferro, que bifurcando-se no caminho de Orense, atravesse a fronteira portugueza e siga por Chaves e demais concelhos a leste de Braga, até ir encontrar com caminho de ferro do Minho.

Ignoramos o fundamento d'esta noticia que, a converter-se n'um facto, seria este de grande vantagem para o nosso paiz, especialmente para a provincia de Traz-os-Montes até hoje tão isolada de communicações rapidas com o resto da peninsula.

De Madrid a Santander. — Constituiu-se em Santander um syndicato encarregado de promover o estudo, e a construcção d'um caminho de ferro de Madrid a Santander, passando por Burgos.

Caminho de ferro do Valle de Zafan. — Progridem com o maior incremento as obras para a construcção d'este caminho de ferro.

Além do grande tunnel proximo do rio Martin, e para cuja perfuração só faltam 100 metros, tambem se trabalha na abertura de um outro mais pequeno, situado no valle de Zafan.

No desaterro que ha á sahida de Samper, trabalham uns 300 homens.

A ponte sobre o Regallo, ficará terminada dentro de oito dias.

Em breve terminará tambem o desaterro principal que fica no trajecto até Alcaniz, em vista do grande numero de operarios empregados n'esta obra; e depois de terminado o tunnel, como d'ahi para diante o terreno é todo plano, seguirão os trabalhos rapidamente, visto que se não depara mais nenhuma obra de importancia.

Salva-vidas limpa-calhas. — Fizeram-se no tramway de Barcelona, Ensanche, e Gracia, novas experiencias com o aparelho «salva-vidas, e limpa-calhas» inventado por D. Ricardo Grasses.

Os resultados das experiencias teem sido excellentes, sendo além d'isso o aparelho muito simples e de pouco custo (160 pesetas).

De Carinena a Almonacid. — Segundo consta ao nosso collega *Boletim de Obras Publicas*, em breve começarão os trabalhos para a construcção d'um caminho de ferro de via reduzida, que irá de

Carinena a Almonacid, passando por Cosuenda e Aguaran.

Os economicos de Malaga. — Chegou a esta cidade a commissão belga encarregada de rectificar os estudos definitivos para os caminhos de ferro economicos da provincia.

O trajecto de que se trata, não póde ser mais importante, visto que abrange a construcção do caminho de ferro de Malaga a Coin, e de Malaga a diversos pontos da costa como Marbella, Fuengirola, Estepona, e Nerja. No plano estão incluidos os caminhos de ferro economicos de Granada, ligando por Motril, com outros pontos de Malaga. (*Boletim de Obras Publicas*).

LINHAS ESTRANGEIRAS

Novo systema de agulhas. — Consta a um collega que a companhia dos caminhos de ferro de Paris-Leão, Mediterraneo, vae experimentar em uma secção das suas linhas um novo systema de agulhas que funcçãoam por meio da electricidade.

Este systema trará a vantagem de evitar os erros, e descuidos que possam commetter os empregados n'este serviço.

Mas como o transporte da força electrica a uma distancia regular, se não faz ainda com as garantias, que seria para desejar, conservar-se-hão da mesma maneira os guardas das agulhas com obrigação de inspecionarem o serviço mechanico.

A segurança dos viajantes. — A direcção dos caminhos de ferro do Estado, em França, vae fazer experimentar uma nova invenção, destinada a garantir a segurança dos passageiros em caminho de ferro, impedir a fraude da verificação de bilhetes, e os roubos nos wagons de mercadorias. Espera-se alcançar a realisacção d'este triplice projecto, por meio d'um aparelho electrico, ligando todo o comboio, e disposto de tal maneira que ninguem póde sahir d'uma carruagem, ou entrar n'ella, sem que o chefe do comboio seja avisado por uma campainha.

Caminhos de ferro allemães. — Segundo os documentos officiaes, o estado dos caminhos de ferro do imperio allemão é o seguinte:

A rede de caminhos de ferro, tinha no 1.º de abril de 1888, um desenvolvimento de 39,157 kilometros de via normal, dos quaes 27,921 de via unica.

D'esta rede, 30,918 kilometros de interesse local. Durante o anno de 1888, abriram-se á exploração 1,009 kilometros novos.

As redes do estado (Prussia, Baviera, Saxe, Wurtemberg, Bade, etc.) figuram na extensão total com 34,394 kilometros, ou 88 por cento.

Restam unicamente 4,763 kilometros explorados por companhias.

Linhas russas. — A companhia dos caminhos de ferro *Sud Ouest da Russia*, projecta estabelecer um caminho de ferro de Oumann, a Odessa, passando por Goeta, e tendo diversos ramaes na direcção de Nicolaiew, e Otchakow. Esta linha terá uma extensão de 300 *verstes*; e calcula-se que se transportem annualmente 23 1/2 milhões, de *pouds* de mercadorias, e conta-se com um rendimento de 145,560 rublos, pela circulação de viajantes.

A receita liquida, será de 880,000 rublos, ou seja um pouco mais de 7 1/2 % do capital empregado na construcção da linha.

Central Suissa. — As receitas da exploração dos caminhos de ferro da companhia Central Suissa, comprehendendo a da linha de Cintura de Bale, eleva-

ram-se em 1888 a 13:249:428 francos, com um augmento de 468,659 francos, sobre o anno de 1887.

As communicacões com a Italia diminuiram sensivelmente; em compensação porem, as que se realisaram com a França e com a Austria, tiveram um grande augmento. As despesas foram 6.999:596 francos menos 11.173 francos do que em 1887.

Deduzindo as indemnisações recebidas pela exploração das linhas do sul da Argovia, e do Wohlen, Bremgarten, as despesas propriamente ditas, da rede da *Central Suisse* elevaram-se á somma de 6.225:278 francos mais 25:915 do que em 1887.

O excedente das receitas é de 6.753:128 francos. Applicando 1.014,854 francos, em fundos de renovação, 478.400, em amortisações, e destinando 200.000 para a reserva, 185.927 para os fundos de soccorro, e depois de satisfeito o serviço das obrigações, o soldo disponivel, é de 3.144:687, o que auctorisa a distribuir um dividendo de 28 francos por acção, quando em 1887 se distribuiu 25 francos, e em 1886, 22-50.

O fundo de reserva fica pois constituido por 1.480:000. Em 1888, a companhia, pagou por 2.010:500 francos obrigações dos seus diversos emprestimos, entre outros o saldo dos seus emprestimos de 5 % em 1854, e 1855, e de 4 1/2 % em 1868. Emittiu tambem um milhão de obrigações a 4 % em 1886. A sua divida consolidada está pois reduzida a 1.010,500 francos, quando em 31 de dezembro se elevava á somma de 99.190:500 francos.

NECROLOGIA

Alexandre da Conceição. -- A engenheira portugueza perdeu um dos seus brilhantes ornamentos, vendo desaparecer na campa, quando ainda a força da vida devia prolongar-lhe os seus serviços por largo tempo, o distincto director d'Obras Publicas de Vizeu.

Alexandre da Conceição era uma intelligencia verdadeiramente superior, um caracter bondosamente dedicado a quantas ideias generosas o seu espirito podia abraçar, e um genio activo sempre prompto para pôr essa intelligencia e esse caracter ao serviço do paiz.

A *Gazeta dos Caminhos de ferro* associa-se á dor que a respeitavel classe dos engenheiros sente por tão grande perda.

NOTAS VARIAS

Os caminhos de ferro na China. -- A respeito da construcção das novas linhas chinezas diz um correspondente d'Allemanha para o *Commercio do Porto*:

«Os caminhos de ferro da China produziram, só em ser annunciados, uma impressão profunda nos nossos centros industriaes, pois julga-se que a industria allemã vai d'alli auferir montes de ouro. Foi n'este sentido que se fundou em Shangae o Banco allemão.

Entre nós esquece-se que a China com caminhos de ferro será um terrivel concorrente industrial da Europa; não se olha para o futuro, vê-se só o presente. Ao mesmo tempo sente-se um certa jubilo ante o pensamento de que a China se tornará com os seus caminhos de ferro, um visinho pouco commoda para a Russia. Uma mobilisação de um exercito chinez contra a Russia é actualmente quasi que impossivel. Mas com os caminhos de ferro tudo isso mudará completamente.»

A ESTAÇÃO MAIOR DO MUNDO

Por mais extraordinaria que possa parecer esta noticia, a cidade que hoje pode gabar-se de possuir a maior

estação de caminho de ferro que existe, é a de Bombay.

E' ella tambem a proprietaria do monumento architectonico mais grandioso da India, com o seu edificio Victoria, da *Peninsular Railway*, inaugurado em maio ultimo.

Dez annos se empregaram na construcção d'esse monumento, que custou 94.500:000 francos, e cujo alçado principal tem de comprimento total 500 metros.

O estylo é veneziano-gothico, com modificações orientaes.

A sua parte mais notavel é o grande zimbório octogonal do centro, que produz um effeito magnifico, avistando-se de todos os pontos da cidade, encimado pela estatua do Progresso.

Alem d'esta, muitas outras estatuas collossaes, taes como as da imperatriz Victoria, do Commercio, da Sciencia, da Industria, etc., ornam as partes principaes do edificio, cujo interior se acha habilmente distribuido, abundando ali as guarnições de marmore, granito e ricas madeiras.

As principaes decorações são devidas a operarios indigenas.

O architecto que levantou esta obra collossal é o sr. F. W. Stevens, antigo addido ao departamento das obras publicas de Inglaterra.

O TUNNEL DO SIMPLON

Ao que temos dito ácerca d'esta obra monumental podemos hoje accrescentar alguns dados curiosos, fornecidos pelo relatorio de uma commissão ultimamente nomeada para estudar o projecto.

O tunnel encurta a distancia entre Paris e Milão, relativamente á linha do Mont-Cenis e á de S. Gothardo; mas com relação ao percurso de Basilea a Milão, por exemplo, a nova via não offerecerá vantagens ao transporte de mercadorias, a não ser que se reduzam as tarifas na proporção em que os trasbordos o permittam.

Tendo isto em consideração, e pondo de parte os sistemas especiaes que poderiam originar difficuldades para a exploração, por se não amoldarem ás exigencias do trafego internacional, a commissão adoptou a tracção ordinaria atravez de um tunnel de 16 kilometros, partindo do principio que os recursos financeiros não permittirão dar-lhe uma extensão de 20 kilometros.

Em rigor, bastará uma via unica na galeria perfurada; mas, estabalecendo-se uma via dupla nas linhas de acesso norte e sul, poder-se-ha, segundo o parecer da commissão, sustentar um trafego tão consideravel quanto se queira.

Das experiencias feitas no Gothardo e no Cenis deduz a commissão que uma vez aberto o tunnel, a ventilação effectuar-se-ha por si só com a maior regularidade; se fosse necessario o emprego de locomotivas, a despeza não augmentaria por isso sensivelmente.

Quanto aos serios inconvenientes que resultam da elevação de temperatura á medida que se for avançando na perfuração, será possivel evital-os em grande parte, mas a commissão calcula que d'ahi poderá resultar um augmento de despeza, que avalia em dois milhões, alem de um atrazo do oito mezes na execução das obras, que devem durar 7 annos e meio.

Com duas vias, a galeria terá 6^m,10 de altura por 8^m,20 de largura; e com uma só via, 7^m,50 por 5^m,50.

O traçado adoptado pela commissão foi o do engenheiro chefe, sr. Meyer, que comprehende um tunnel de 16^m,070, indo a linha entroncar com o caminho de ferro de Viege a Brigg a 1:130 metros da primeira es-

tação, e com Italia por um ramal partindo de Domo-dossola.

O custo de cada kilometro de uma só via é avaliado em 2.920:500 francos; e em 3.462:006 por kilometro de via dupla. Incluindo a compra de 13 locomotores, o custo total da linha com uma só via será de 52.948:960 francos, e de 62.310:6000 para duas vias.

Alem d'estes dados, o relatorio da commissão apresenta as vantagens que, no seu modo de ver, offerece o tunnel projectado, comparativamente aos existentes, as quaes são:

Pequena altitude no começo e fim da galeria; abundancia de força motriz; iluminação aperfeiçoada; um caminho de ferro proximo, na vertente norte; vias de acesso curtas e preço reduzido da mão de obra e material.

As pendentes serão: de 3 por mil na vertente norte, e de 2 por mil na do sul, havendo alguns pontos do projecto que tem de ser determinados d'acordo com o governo italiano.

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

Tarifa especial n.º 2

Cal commum em pedra, a granel, sem responsabilidade, por wagon completo de 6:000 kilos pagando como tal.

Preço por tonelada e kilometro, não comprehendidas as despesas accessorias:

De 50 a 100 kilometros 15 réis sem que a taxa seja superior a 17300 réis.

De 101 a 150 kilometros 13 réis sem que a taxa seja superior a 17650 réis.

De 151 para cima 11 réis.

Preços especiaes por tonelada comprehendidas as despesas accessorias.

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade.

Figueira e Albadas á Pampilhosa local e transito 700, a Luzo 17000 réis. Arazede á Pampilhosa local e transito 650, a Luzo 700 réis. Cantanhede e Murte de á Pampilhosa local e transito 500, a Luzo 700 réis.

Condições geraes

As remessas expedidas sobre um percurso menor do que 50 kilometros poderão gozar dos preços reduzidos d'esta tarifa pagando por 50 kilometros.

Os preços d'esta tarifa são applicados sómente as remessas expedidas da Figueira e das estações comprehendidas entre Figueira e Pampilhosa (local).

As remessas serão recebidas sómente por wagons completos ou pagando como tal.

Os excedentes do pezo acima de 6:000 kilos por wagon serão taxados por fraccões indivisiveis de 100 kilos.

Os expedidores e destinatarios terão de fazer á sua custa as operações de carga e descarga e por consequencia as despesas accessorias são reduzidas a 200 réis por tonelada para estas remessas.

Para cada uma d'estas operações é concedido um prazo de 24 horas que será contado a partir do momento em que os wagons forem postos, pela estação, á disposição dos interessados.

Quando a carga ou descarga não fôr effectuada no prazo fixo, a Companhia reserva-se o direito de a fazer á sua custa ou de conservar os wagons á disposição, segundo entender, percebendo no primeiro caso 100 réis por tonelada e por operação de carga ou descarga,

e no segundo 17000 réis de estacionamento diario por cada wagon.

A Companhia reserva-se o direito de exceder a 6 dias o prazo regulamentar para a duração dos transportes effectuados nas condições da presente tarifa, sem que por isso reclamação alguma possa ser feita.

A Companhia não responde por perdas ou avarias de transito, taes como por exemplo, as que resultam da chuva, e não acceta as remessas de cal senão com a condição dos wagons serem cobertos com encerados ao cuidado dos expedidores, que os deverão fornecer, marcados com as suas iniciaes e com o nome da estação de partida: o transporte d'estes encerados para a estação de partida será franco.

A applicação d'esta tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral da Companhia em tudo que não fôr contrario ás condições e disposições particulares que procedem.

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial n.º 2 de 28 de fevereiro de 1889.

Lisboa 1 de setembro de 1889.

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Por determinação superior é, desde o dia 10 do mez de novembro proximo futuro, suspensa a paragem dos comboios da linha do Douro n.ºs 21, 22, 23 e 24 no apeadeiro de Tua-B; deixando por isso de haver serviço n'aquelle apeadeiro.

Porto, 10 de outubro de 1889.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Esta companhia em virtude das instancias de muitos dos moradores das povoações visinhas do ramal de Cascaes, e dos banhistas que costumam frequentar as praias que elle serve; resolveu, mediante a devida authorisação do governo, principiar a exploração provisoria d'esta nova via de comunicação no dia 30 de setembro.

Desligada ainda da rede geral, o serviço agora estabelecido não pode satisfazer a todas as necessidades e exigencias do trafego, mas a companhia espera que o publico a relevará das difficiencias que por ventura se dérem em rasão da força das circumstancias, attendendo que só por satisfazer aos desejos do publico se determinou a abrir á exploração antes do prazo fixado pelo governo, a parte do ramal já construida entre Pedrouços e Cascaes,

Lisboa 1 de outubro de 1889.

Modificação do horario de Cintra

Desde 15 de outubro de 1889 são supprimidos do serviço ordinario, em vigor desde 1 de junho proximo passado, os comboios n.ºs 105, 107, 113, 117 e 123 de Lisboa-Alcantara a Cintra, e os n.ºs 108, 110, 112, 116 e 124 de Cintra a Lisboa-Alcantara.

O serviço entre Alcantara e Cintra e vice-versa fica, portanto, sendo o seguinte:

N.º 101 partida de Lisboa-Alcantara 6,30 m., chegada a Cintra 7,31 m.

N.º 103 partida de Lisboa Alcantara 8 m., chegada a Cintra 8,52 m.

N.º 109 partida de Lisboa-Alcantara 12,30 t., chegada a Cintra 1,22 t.

N.º 111 partida de Lisboa-Alcantara 2 t., chegada a Cintra 2,52 t.

N.º 115 partida de Lisboa-Alcantara 5 t., chegada a Cintra 5,50 t.

N.º 119 partida de Lisboa-Alcantara 7,40 t., chegada a Cintra 8,31 t.

N.º 121 partida de Lisboa-Alcantara 10 t., chegada a Cintra 10 t., chegada a Cintra 10,53 t.

Comboios descendentes

N.º 102 partida de Cintra 7 m., chegada a Lisboa-Alcantara 7,50 m.

N.º 104 partida de Cintra 8 m. chegada a Lisboa-Alcantara 8,51 m.

N.º 106 partida de Cintra 9,50 t., chegada a Lisboa-Alcantara 10,33 t.

N.º 114 partida de Cintra 3,30 t., chegada a Lisboa-Alcantara 4,21 t.

N.º 118 partida de Cintra 6,30 t., chegada a Lisboa-Alcantara 7,21 t.

N.º 120 partida de Cintra 8 m., chegada a Lisboa-Alcantara 8,51 t.

N.º 122 partida de Cintra 10,20 t., chegada a Lisboa-Alcantara 11,11 t.

Por esta forma deixa de haver correspondencia entre Cintra e Caldas da Rainha e estações anteriores, pelos comboios rapidos n.ºs 73 e 74, tanto em sentido ascendente como no descendente.

Lisboa, 7 de outubro de 1889.

BANHOS

DAS

Caldas da Amieira

AGUAS CHOLORETADAS

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, leuchorrhæas, inflammções de quaesquer orgãos, etc.

Na sede 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, 1.º esquerdo, escritorio da companhia das Aguas Thermaes da Amieira.

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

RUSTON, PROCTOR & C.^A

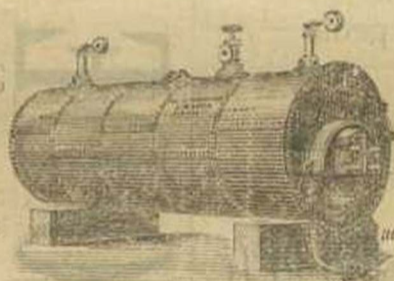
LINCOLN, INGLATERRA

20:500
LOCOMOVEIS E TRILHADORAS
VENDIDAS

242
PRIMEIROS
PREMIOS

Machinas de vapor
De alta pressão
e Compound

LOCOMOTORAS
ESCAVADORAS
Machinas para minas



CALDEIRAS
BOMBAS CENTRIFUGAS
Serras circulares

Trilhadoras
Moinhos para cannas
de assucar

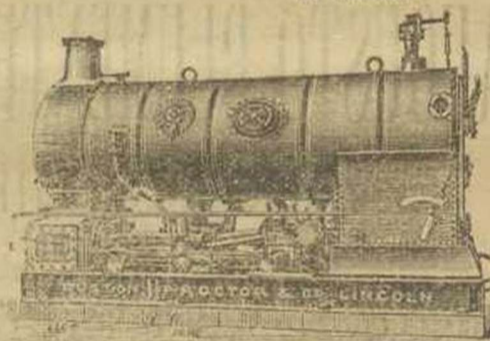
Enviem-se
catalogos

Agente em Portugal

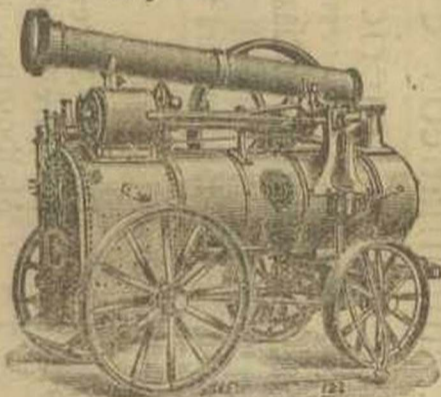
COMPANHIA CENTRO AGRICOLA INDUSTRIAL

21, 23, 25, R. do Arco Bandeira, 27, 29, 31

Enviem-se
CATALOGOS



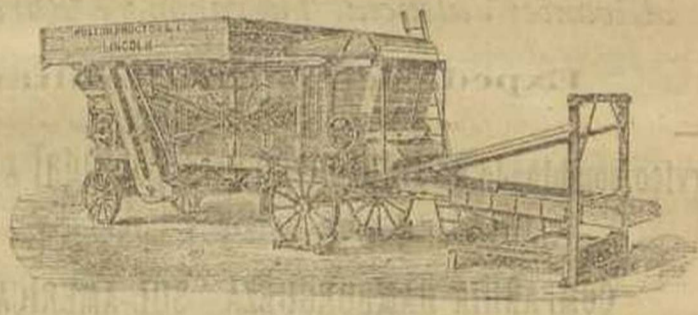
Motores para luz electrica



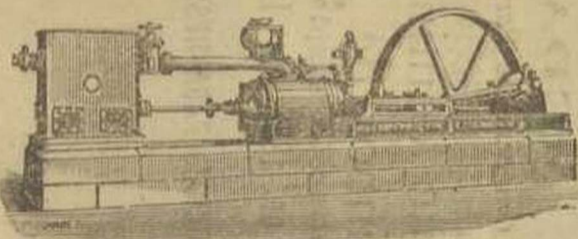
Locomoveis de alta pressão e Compound



Machinas verticaes



Trilhadora de vapor com triturador e compressoras de palha



Machinas com condensação, alta pressão e Compound

Exposição Universal, Barcelona, 1888. Dois primeiros premios. Medalhas de ouro.
Exposição Universal, Bruxellas, 1888. Dois primeiros premios. Medalhas de ouro.
Exposição de Agricultura, Aquila (Italia), 1888. Primeiro premio. Medalha de ouro.

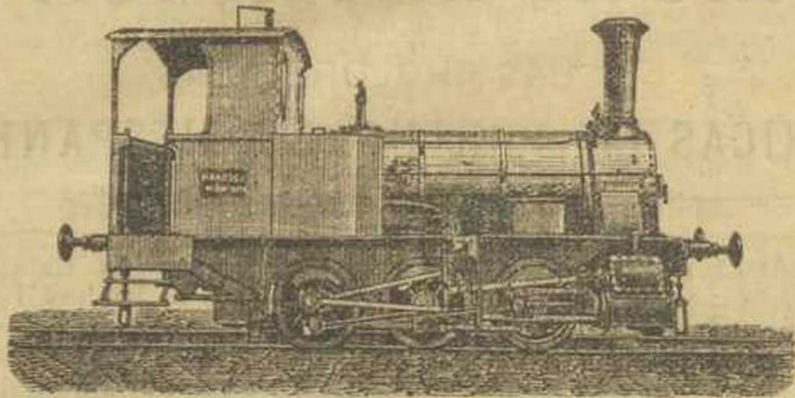
Fabrica na Trafaria

DYNAMITE

PREÇOS Dynamite n.º 1, cada kilogramma 850 »
" " " 3, " " 450 réis
Capsulas, a caixa de 100: S 460 réis — D 700 réis — T 900 réis.
Mecha ou Rastilho, preços conforme a qualidade.

AGENTES EM LISBOA: Lima Mayer & Filhos, R. da Prata, 59, 1.º — AGENTE NO PORTO: D. Mat' Feuerheer Junior & C.; R. Belmoum

Fabrica de Locomotivas KRAUSS & C.^a MUNICH E LINZ S. D.



Locomotivas de adesão e cremalheira

PARA

Via larga ou reduzida

Systema, o mais util de locomotivas com tender para vias principaes e seccundarias, tramwais, construcções de edificios, exploração de minas.

Outras construcções

Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, apparatus de vacuo e de vapor para a extracção de materias feccas etc, cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Enviem-se gratis os catalogos a quem os pedir

Agente Geral em Hespanha

JULES LHOUSE — Barcelona

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 Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA -- SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 11, 18 e 25 de cada mez

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

E AS

ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO

EM

Coimbra, Porto, Elvas, Badajoz, Valencia d'Alcantara, Caceres, Plasencia, Navalmoral, Talavera de la Reina e Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferregial de Cima, 2

EM MADRID

Cezar Fereal

Calle da Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal — HAMBURGO

Comissões, Consignações, Transitos
AGENTES DE ALFANDEGA

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO
TRANSPORTES

A
FORFAI

CASAS EM:

MADRID, Jesus Maria, 6 — VALENCIA DE ALCANTARA (Hespanha) LISBOA, Rua Augusta, 188

Esta casa tem correspondentes activos em todas as fronteiras e encarrega-se de qualquer commissão que lhe confiem.

COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção Geral:—32, Queen Victoria Street—Londres

MEDALHAS DE OURO

Exposição Universal de Paris, 1878—Exposição Internacional de Londres, 1885

Freios de vacuo continuos, automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e trens americanos a vapor

Construcção simples — Acção energica — Conservação facil

105.000 applicações até fim de 1887 em Inglaterra, no continente, Indias, America do sul, colonias, etc.

AGENCIA GERAL PARA HESPANHA E PORTUGAL—156 Boulevard Magenta—PARIS

Agencias

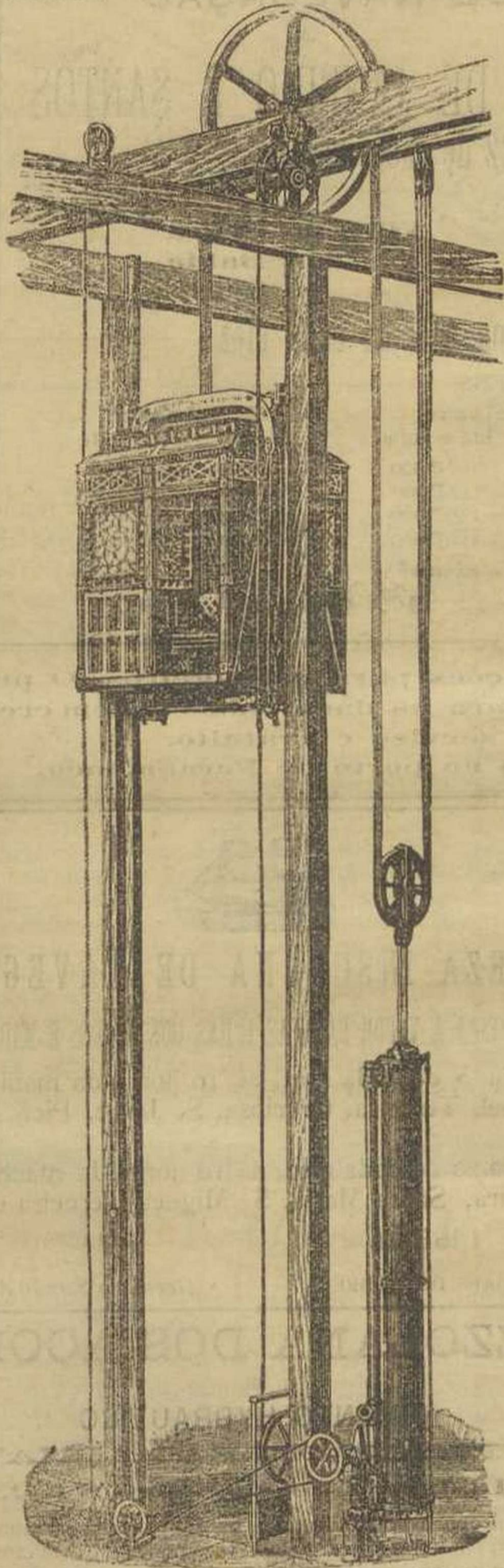
Buenos-Ayres, Corredor de Bolae.
Buckarest, 78, Strada Polona.
Melbourne, 14, Macket Buildings
Sydney, 15, Bond Street.

Vienna I. Lothringerstrasse.
St.-Petersburgo, 21, Gd Italienskaja.
Berlin, Alt Moabit,
Forença, 21, Via Cavour.

Richard Oakley & C.^a

50, Rua do Corpo Santo, 1.^o

Encarregam-se de obras de engenharia civil e me-
chanica. Fornecem elevadores dos systemas mais aper-
feiçoados para palacios, edificios publicos, hotéis e ca-
sas particulares.



Contractam todo o material para caminhos de ferro
como carris, travessas, cruzamentos, etc., e forneci-
mentos de carvão das minas Fredegar ou Nautygló,
Coke, Forja etc.

Encarregam-se de installações completas de toda a
especie de machinismo para Fabricas, Minas e diversos
usos.

Dão-se orçamentos detalhados e garante-se a boa exe-
cução das obras.

A nova HARRISON KNITTER

MACHINA PARA FAZER MEIAS

Faz meias de algodão de
qualquer estylo e tamanho,
lãs e com ribetes. Faz
toda classe de vestidos, seja
de lã, de seda ou de algodão,
e em mais de 100 diferentes
desenhos artisticos, tudo sem
outros aparatos. Estes artigos se usam
em todas as partes, por todo o mundo
tanto no inverno como no verão

Se precisa Agentes compradores.

Para Catalogos illustrados e todos outros pormenores dirija

WILLIAM HARRISON, Privilegiado,
133, Portland St., Manchester, England.



Tem obtido os mais
altos premios,
sempre triumphante.

Com
Sellos de
garantia.

HUGHES, CHEMERI & C.^a

83, Gracechurch St.

LONDRES

COMPRADORES DE CALAMINA, BLEUDA, MINERAL DE ZINCO

FABRICANTES DE FOLHA DE FLANDRES, SOLDADURA

ETC. ETC.

ESTANHO A PREÇOS CORRENTES

FABRICAM folha de Flandres de todos os tamanhos e
qualidades, especialmente adoptadas para caixas de
conserva, bolachas, etc.

Podem pedir-se catalogos e listas de preços

Nicaise & Delcuve

LA LOUVIÈRE — BELGICA

OFFICINAS DE

CONSTRUCÇÕES METALLICAS

PONTES, COBERTURAS, GAZOMETROS

Material fixo e circulante de caminhos de ferro e tramwais

Cruzamentos e mudanças de via

Parafuzos. — Escapulas. — Chapins e barretas

Basculas para wagons. — Reservatorios

Signaes. — Placas rotatorias

Pontes rotatorias para machinas. — Discos

Gruas hydraulicas

Carruagens, Wagons, Wagonetes, Tenders

Especialidade de roda com centro de ferro forjado

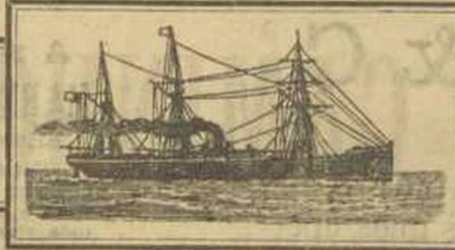
Systema privilegiado

Guindastes moveis. — Peças de forja
Fundição de ferro e cobre

Privilegio para um systema de guindaste movel com
contrapeso de equilibrio automatico e leito de rotação
ou fixo, todo em ferro e aço.

Nicaise & Delcuve

Chargeurs Réunis



Chargeurs Réunis

COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO

PARA O

BRAZIL, PERNAMBUCO, BAHIA, RIO DE JANEIRO E SANTOS

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

PELOS PAQUETES

Ville do Maranhão
" de Pernambuco
" de Maceió

Ville de Ceará
" da Bahia
" de Santos

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

PREÇO DAS PASSAGENS

	Réis	1.ª classe		3.ª classe	
		Ida	Ida e volta	Ida	Ida e volta
Pernambuco		70,000	105,000	36,000	54,000
Bahia	"	75,000	112,000	36,000	54,000
Rio de Janeiro	"	80,000	120,000	40,000	60,000
Santos	"	80,000	120,000	40,000	60,000

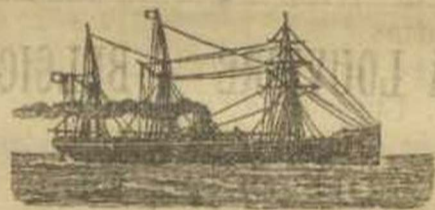
Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.º

F. Garay & C.ª

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

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



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 14 de outubro o paquete «Tamar»

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

Para Southampton e Antuerpia

O paquete «Dan» esperado em 10 de outubro

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

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

AGENTES

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

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



EMPRESA 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.º

Germano Serrão Arnaud

POZZOLANA DOS AÇORES

OU

CIMENTO HYDRAULICO

GERMANO SERRÃO ARNAUD

Lisboa - Caes do Sodré, 84, 2.º

Material approved por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, cannos, tanques, muralhas, poços, dokas, caes, canaes, etc., etc.

Tem sido empregado nas obras do arsenal de marinha, da companhia das aguas, caminhos de ferro portuguezes, alfandega do Porto, barras da Figueira e S. João da Foz, pontes em Abrantes e na Regua, e de muitas outras de vulto como aterro da Boa Vista em Lisboa, doka de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, e encanamento do rio Alviella.

Os jazigos de pozzolana que exploramos na ilha de S. Miguel (Açores) permitem-nos fornecer este material em quaesquer proporções por maiores que sejam as exigencias dos pedidos, sendo 5 kilogrammas a quantidade minima para vendas.