

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despacho de 5 de março de 1888, do Ministerio das Obras Publicas

PUBLICAÇÃO QUINZENAL

Com a qual são distribuidas as edições officiaes de todas as tarifas de transporte das linhas ferreas portuguezas

POR CONTRACTOS COM AS DIRECCÕES RESPECTIVAS

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA, Inspector Chefe de Repartição nos Caminhos de Ferro Portuguezes

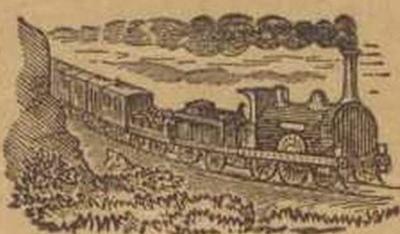
Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO, Chefe do serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

COLLABORADORES

A. C. Justino Teixeira, Engenheiro Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.
A. José d'Araujo, Engenheiro Director do Caminho de Ferro de Lourenço Marques.
Albert Urban, Engenheiro Chefe de Serviço do Grande Central Belga.
A. Luciano Simões de Carvalho, Engenheiro Chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
A. de Moraes Sarmiento, Engenheiro da Direcção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
A. de Vasconcellos Porto, Engenheiro Director dos Caminhos de ferro do Mondego.
Augusto Fusolini, Engenheiro Chefe do serviço dos armazens da Companhia Real.
A. Xavier d'Almeida Pinheiro, Engenheiro Director da Companhia Nacional de Caminhos de ferro.
Conde de Gouveia, Engenheiro Director da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta.
C. Thirobois, Engenheiro Chefe do Serviço de Tracção da Companhia Real.
D. Xavier Cohen, Engenheiro Director da Companhia Nacional de Construções.
E. Bartissol, Engenheiro Deputado do Parlamento francês.
Euzebio Page, Engenheiro Senador e Director das Obras Publicas em Hespanha.
F. Ferreira do Amaral, Conselheiro d'Estado, antigo governador de Mossamedes.
F. Perfeito de Magalhães, Engenheiro Chefe da Repartição de Caminhos de ferro do Ministerio das Obras Publicas.
J. Cândido de Moraes, Engenheiro, Par do Reino, Professor do Instituto Industrial.
J. M. do Rego Lima, Engenheiro de Minas.
J. Mongiardim Costa, Chefe da Repartição do Expediente de Caminho de ferro de Lourenço Marques.
J. Pires de Souza Gomes, Engenheiro Inspector das Obras Publicas.
J. P. Tavares Trigueiros, Engenheiro Director dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste.
M. Affonso d'Espregueira, Engenheiro Director Geral da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.
Marquez da Foz, Director do Banco de Portugal.
Maximiliano A. Herrmann, Engenheiro Electricista.
M. Emygdio da Silva, Secretário da Companhia Nacional de Caminhos de ferro.
P. Ignacio Lopes, Engenheiro Director dos Caminhos de ferro meridionais.
P. Romano Folque, Engenheiro Director dos Caminhos de ferro de Loanda a Ambaca.
Raul Mesnier de Ponsard, Engenheiro Constructor dos Ascensores de Lisboa, Porto, Braga, etc.
T. Seyrig, Engenheiro francês.
U. F. Borges de Castro, Engenheiro da Direcção da Fiscalização dos Caminhos de ferro Portuguezes.

Redactor em Madrid: D. JUAN DE BONA. — Correspondente em Paris: G. PESSARD.

3.º ANNO



1890

REDACÇÃO
CONDE BARÃO, 18 — LISBOA

ASSIGNATURA

PORtUGAL: anno 2\$500; semestre 1\$400. — HESpanha: anno 17 pesetas.
AFRICA E BRAZIL: anno 4\$000 fortes. — UNIÃO POSTAL: anno 18 fr. — Numero avulso, 120 reis

LISBOA
TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO DE PORTUGAL
42 — RUA IVENS — 41

1891

INDICE dos assumptos publicados no terceiro anno

| PAG. | PAG. | PAG. | |
|---|----------|--|----------|
| Accidente (O) de Carlisle..... | 167 | Carris de Ferro de Lisboa 59, 87, 102, 245 | |
| Africa (A) ingleza..... | 118 | Carris de Ferro do Porto..... | 171 |
| Aguilas (De) a Pulpis..... | 45 | Carruagens de luxo..... | 387 |
| Ainda Lourenço Marques..... | 71 | Carta da Russia | 197 |
| Alcantara (De) a Cascaes | 119, 203 | Cartas de Lourenço Marques 190, 226, 307 | |
| Alcantara Mar a Pedrouços..... | 386 | Carteira das Accionistas 6, 56, 72, 88, 103, | |
| Alcoy (De) a Gandia..... | 251 | 120, 136, 152, 168, 191, 203, 232, 248, | |
| Alfandega do Porto (De) a Leixões 234, 250 | | 296, 335, 368..... | 384 |
| Almansa-Valencia e Tarragona..... | 282 | Carvão de Belmez..... | 66 |
| Amabilidade de collega..... | 103 | Carvão (O) em França..... | 173 |
| Americano (O) da Marinha Grande..... | 234 | Casa (A) Nicaise & Delcuve..... | 22 |
| Americanos (Os) de Lisboa..... | 4 | Casa (A) Trayvou..... | 119 |
| Americanos em Setubal..... | 282 | Catalunha (Na)..... | 123 |
| Annexo (O) á estação central de Lisboa 181 | | Central de Santarem..... | 119 |
| Annuario estatístico de Portugal em 1886 246 | | Central do Rocio | 91, 264 |
| Antilhas (Nas) hespanholas..... | 23 | Centro Ultramarino..... | 24 |
| Apeadeiro da linha de Sueste..... | 250 | Ciano Sant'Anna (De) a Soto del Rei.. | 338 |
| Apeadeiro de Garrovillas..... | 338 | Coimbra (De) a Arganil 119, 335..... | 355 |
| Apreciacões do tratado anglo-portuguez 317 | | Colonias de Cabo e Natal..... | 138 |
| Architectura (A) do edificio principal.. | 180 | Commemoração..... | 51 |
| Arganda (De) a Colmenar de Oreja.... | 92 | Commercio (O) britannico..... | 35 |
| Arganil | 11 | Commercio Portuguez 54, 139, 151, 248, | |
| Arganil (De) á Covilhã..... | 154 | 310..... | 354 |
| Arrematações | 389 | Companhia (A) Carris fóra da lei..... | 335 |
| Ascensor Camões-Estrella 91, 242, 258, 273, 305..... | 345 | Companhia das Dokas do Porto..... | 87 |
| Ascensores de Lisboa 3, 91, 120, 171, 229..... | 354 | Companhia de Salamanca á Fronteira de | |
| Ascensores (Os) hidráulicos..... | 182 | Portugal | 101 |
| Ascensor no Funchal..... | 355 | Companhia de Viação Urbana a Vapor | 87 |
| Asco (De) a S. Carlos de Rapita..... | 319 | Companhia do Gaz..... | 11 |
| Assembléa geral..... | 386 | Companhia dos caminhos de ferro por- | |
| Associação Industrial Portugueza..... | 58 | tuguezes da Beira Alta (Relatorio do | |
| Atravez da Africa..... | 203 | Conselho d'Administração) | 140 |
| Avisos deserviço 13, 46, 61, 77, 92, 107, 141, 191, 220, 237, 252, 267, 284, 300, 322, 339, 357, 371..... | 389 | 156 | |
| Banco do Povo | 87 | Companhia Real dos Caminhos de ferro | |
| Barcelona (De) a Sarria..... | 92 | portuguezes (Relatorio de Conselho | |
| Beira Baixa 11, 91, 214, 264, 282, 298, 318..... | 368 | d'Administração) 203, 219, 236, 266, | |
| Bilbao (Em)..... | 387 | 283, 320, 339, 356..... | 371 |
| Bilhetes de assignatura..... | 76 | Companhia Transatlantica..... | 53 |
| Boletins financeiros 7, 24, 40, 55, 72, 88, 104, 120, 136, 152, 168, 216, 232, 280, 296, 368 | 384 | Concessões de americanos..... | 383 |
| Braga (De) a Monsão..... | 171 | Conclusão da rede de caminhos de fer- | |
| Cabanas (De) a Toledo..... | 171 | ro entre o Douro e o Minho | 1 |
| Cadiz (De) a Villamartin..... | 319 | Concursos..... | 106, 124 |
| Caixa de socorros dos caminhos de fer- | | Conflict (O) anglo-portuguez | 83 |
| ro do Sul e Sueste..... | 292 | Congresso de Caminhos de Ferro | 122 |
| Camara Municipal de Cintra..... | 313 | Conselhos superiores (Os) e as tarifas | |
| Caminho de ferro (O) atravez do Sahará 275 | | 65, 97..... | 361 |
| Caminho de ferro (O) atravez da Siberia 309 | | Consultas | 10 |
| Caminho de ferro central de Viscaya..... | 251 | Contractos de transporte | 38 |
| Caminho de ferro (O) do Canadá..... | 383 | Cotações dos titulos de caminhos de fer- | |
| Caminho de ferro de Canfranc..... | 138 | ro, nas bolsas de Lisboa e estrangei- | |
| Caminho de ferro de Chaves | 138 | ro, 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, | |
| Caminho de ferro de Colonisação (Ca- | | 153, 169, 192, 200, 217, 233, 249, 265, | |
| mino de ferro de Mossamedes) 225, 241, 257 | 280 | 281, 297, 312, 336, 353, 369..... | 385 |
| Caminho de ferro de cremalheira | 191 | Cumulo (O) do exagero | 44 |
| Caminho de ferro de Cuba..... | 122, 155 | Demandas | 298 |
| Caminho de ferro (O) de Granaia..... | 355 | Descanso (O) ao domingo | 118, 135 |
| Caminho de ferro de Lourenço Marques 203, 331 | 377 | Direcção das Obras Públicas do distric- | |
| Caminho de ferro (O) de Mormugão 214, 387 | | to de Faro | 106, 123 |
| Caminho de ferro de Mossamedes 191, 203, 210, 225, 241, 257 | 289 | Direcção fiscal | 234 |
| Caminho de ferro de Sangüesa..... | 250 | Directos (Os) | 387 |
| Caminho de ferro do Congo..... | 123, 150 | Directos de Hespanha | 299 |
| Caminho de ferro do Meridiano..... | 318 | Distinção merecida | 135, 190 |
| Caminho de ferro do Zambeze..... | 114 | Dokas do Porto e Caminhos de Ferro | |
| Caminhos de ferro electricos (Systema | | Peninsulares | 214 |
| Sprague) | 151 | Duas pontes gigantescas | 60 |
| Caminho de ferro em Sumatra..... | 332 | Elevador (O) Camões-Estrella (vidé o | |
| Caminho de ferro industrial | 44 | Ascensor) | 203 |
| Caminhos de ferro (Os) do mundo | 70 | Elgoibar (De) a San Sebastian..... | 355 |
| Caminhos de ferro no Africa Oriental..... | 154 | Emigração (A) | 10 |
| Caminhos de ferro secundarios em Hes- | | Emissão (A) da Companhia Real | 232 |
| panha | 85 | Empregados (Os) do Minho e Douro | |
| Caminhos de ferro Andaluzes | 235 | 154..... | 171 |
| Caminhos de ferro de interesse geral no | | Empreitadas geraes | 106, 165 |
| continente de Portugal | 33 | Encomendas postaes | 173 |
| Caminhos de ferro de via reduzida | 338 | Entre Collegas 58, 118, 135, 149, 294 | 332 |
| Caminhos de ferro (Os) dos Estados da | | Espagne et Portugal | 212 |
| Europa em 1890 | 329 | Espanhols (Les) au Maroc | 101 |
| Caminhos de ferro electricos | 351 | Estabelecimento portuguez em Madrid | 58 |
| Campanhá (De) á Alfandega do Porto.. | 171 | Estação (A) Central do Rocio | 178 |
| | | Estação do Campo Pequeno | 59 |
| | | Estação do Rocio | 116, 138 |
| | | Estação de Sesefia | 338 |
| | | Estatistica Commercial | 35 |
| | | Estatistica da estação do Rocio | 335 |
| | | Estatistica geral dos Correios Telegra- | |
| | | phos e Pharoës | 54 |
| | | Estatistica de Portugal | 43 |
| | | Estudo de tarifas | 250 |
| | | Estudo sobre a exploração de caminhos | |
| | | de ferro | 366, 382 |
| | | Exploração e organisacão d'un caminho | |
| | | de ferro inglez 218, 230, 246, 278, 294, | |
| | | 310 | 333 |
| | | Exportação (A) de metaes | 172 |
| | | Expoçao geral do reino da Bohemia | |
| | | em 1891 | 337 |
| | | Extravios e avarias | 347 |
| | | Fabrica de accumuladores em Madrid .. | 76 |
| | | Fabrica de Sacavem | 103 |
| | | Fiscalisação do Governo | 119 |
| | | Fogo (O) da Companhia Perseverança .. | 22 |
| | | Foz-Tua a Mirandella | 44 |
| | | Freio de vacuo automatico | 386 |
| | | Fusão de companhias | 45 |
| | | Geradores (Os) Belleville 134, 218, 309, 386 | |
| | | Granada (De) a Calahonda | 387 |
| | | Guisona (De) a Pons | 215 |
| | | Historia (A) da iniciativa | 186 |
| | | Inauguração (A) da linha de Santa Com- | |
| | | ba a Vizeu | 362 |
| | | Indemnisação (A) de Lourenço Marques 216 | |
| | | Industrias portuguezas 71, 219 | 248 |
| | | Industria (A) Siderurgica 145, 161, 188, | |
| | | 193, 209 | 260 |
| | | Iniciativa (A) | 177 |
| | | Inquerito industrial | 195, 250 |
| | | Inquerito industrial da commissão metal- | |
| | | lúrgica | 295 |
| | | Inspecção | 91 |
| | | Insulto inglez 34, 50 | 71 |
| | | Invento pasmoso | 13 |
| | | Jativa (De) a Alcoy | 191, 318 |
| | | La Plata (De) a Cordoba | 12 |
| | | Lebouheyre (De) a Sabres | 251 |
| | | Lei do sello | 306 |
| | | Leixões-Salamanca | 59 |
| | | Lerida (De) a França | 92 |
| | | Liga Patrioca do Norte | 51 |
| | | Liuares (De) a Almeria | 264 |
| | | Liuares (De) a Puertollano | 338 |
| | | Linha (A) de Calahonda | 122 |
| | | Linha (A) de Canfranc 214, 264 | 282 |
| | | Linha (A) de Carolina | 378 |
| | | Linha de Cascaes 91, 264 | 335 |
| | | Linha de Cintra | 235 |
| | | Linha (A) de Laviana | 338 |
| | | Linha (A) de Liñares a Almeria | 370 |
| | | Linha (A) de Manresa a Berga | 319 |
| | | Linha (A) de Mormugão | 368 |
| | | Linha de Mossamedes | 92 |
| | | Linha (A) de Puigcerda | 318 |
| | | Linha de Santa Combação a Vizeu 129, 191 | |
| | | Linha (Uma) em S. Thomé | 119 |
| | | Linha ferrea (A) de Villabona a Avilés | 250 |
| | | Linha ferrea em projecto | 282 |
| | | Linha ferrea (Uma) no Gerez | 251 |
| | | Linha prolongada | 251 |
| | | Linha subvencionada | 338 |
| | | Linha Urbana do Porto | 250</td |

| PAG. | | PAG. | PAG. | | |
|--|----------|---|------|--|--------------------|
| Malzaga (De) a S. Sebastião..... | 92 | Primeiras paginas..... | 277 | Viagens á Suissa | 230 |
| Manifestação..... | 101 | Produto total das linhas portuguezas em 1889 6..... | 10 | Viagens á Suissa, Allemanha e Italia..... | 248 |
| Manifestações estrangeiras 36, 50 | 71 | Progresso da rede da Hespanha..... | 155 | Viagens á Suissa e Belgica..... | 212 |
| Manresa (De) a Berga..... | 355 | Quebras naturaes que experimentam as mercadorias durante o tempo de transporte..... | 18 | Viagens de recreio a Sevilha | 91 |
| Marcilla (De) a Alsásua..... | 251 | Ramaes de tramways | 338 | Villabona (De) a Avilés..... | 171 |
| Medina del Campo (De) a Calatayud | 75 | Ramal d'Alfarellos 155 | 318 | Viscaya (De) a Guipuscoa | 387 |
| Mentira de inglez..... | 306 | Ramal de Cascaes..... | 318 | Zaragoza ao Mediterraneo | 45 |
| Mercês honorificas..... | 235 | Ramal de Vizeu 23, 59, 119, 264 | 282 | Zaragoza (De) a Reus | 251 |
| Meridionaes | 234 | Ramal projectado | 251 | Legislação relativa áas diferentes linhas | |
| Metropolitano (O) Eiffel..... | 234 | Rapidos (Os) do Porto | 58 | Beira Alta—N. ^o 64, 67 | 71 |
| Mira (De) a Cantanhede..... | 203 | Real Associação Central da Agricultura | 86 | Beira Baixa—N. ^o 50, 51, 52, 54, 55, 57, 58, 66, 67 | 71 |
| Monistral (De) ao mosteiro Monserrat | 298 | Receitas dos caminhos de ferro 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 192, 200, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 312, 336, 353, 369 | 385 | Braga ao Bom Jesus | 49 |
| Mora (De) a S. Carlos de Rapita..... | 171 | Recenseamento (O) geral da população | 351 | Cascaes—N. ^o 54, 58, 61, 63, 66, 67 | 72 |
| Mormugão..... | 335 | Réde africana | 154 | Coimbra a Arganil—N. ^o 49, 52, 54, 57, 59, 61, 63, 64, 66 | 69 |
| Mossamedes | 155 | Réde argentina | 149 | Foz-Tua a Mirandella—N. ^o 49, 57, 62, 66 | 69 |
| Murcia (De) a Granada | 264, 387 | Réde (A) das ilhas Baleares | 251 | Faro a Villa Real | 69 |
| Museu Industrial e Commercial do Porto | 24 | Réde de toda a França | 43 | Leste e Norte—N. ^o 49, 51, 52, 54, 56, 57, 61, 66, 69 | 71 |
| Navios sobre carris | 279 | Réde (A) dos Estados Unidos 42, 55 | 72 | Lisboa-Cintra-Torres—N. ^o 56 | 64 |
| Necrologia 86, 217, 292 | 383 | Reforma de tarifas | 335 | Loanda a Ambaca | 69 |
| Nossa (A) planta de Lisboa e as gravuras d'este numero | 187 | Representação | 119 | Lourenço Marques—N. ^o 59, 62 | 69 |
| Nosso (O) protesto | 34 | Reus (De) ao rio Ebro | 338 | Mossamedes | 67 |
| Nossos assignantes (Aos) | 187 | Rodas para wagons com eixo independente | 354 | Santa Apolonia à Bemfica—N. ^o 50, 52 | 57 |
| Notas de viagem 5, 21, 39, 52, 69, 84, 99, 116, 131, 148, 198, 212, 228, 244, 262, 276, 293, 307, 333, 349 | 364 | Salamanca (De) á Fronteira | 23 | Santa Comba a Vizeu—N. ^o 49, 51, 53, 59, 61, 62, 64, 67, 69 | 72 |
| Notas varias 13, 27, 45, 76, 172, 299, 319, 370 | 388 | Salamanca (De) a Peneranda | 74 | Sul e Sueste—N. ^o 51, 52, 59, 65, 67 | 71 |
| Note sur la nouvelle gare centrale de Lisbonne | 367 | Santa Comba a Vizeu 250, 298, 318 | 354 | Torres Novas a Alcanena | 64 |
| Nova avenida e elevador | 298 | Santander (De) a Cabezan de la Sal | 215 | Torres-Figueira-Alfarellos — N. ^o 57, 64 | 70 |
| Nova Companhia de Ascensores Mechanicos de Lisboa | 68 | Santander (De) a Sardinero | 338 | Urbana de Lisboa | 59 |
| Nova estação | 11, 45 | Santander (De) a Solares | 282 | Vendas Novas a Santarem—N. ^o 49, 51, 58 | 64 |
| Nova (A) lei do sello | 346 | Santarem a Vendas Novas | 135 | Legislação geral | |
| Nova linha | 91 | Santarem e os meridionaes | 102 | Sobre a commissão para o estudo de Tarifas | N. ^o 51 |
| Nova rede de caminhos de ferro | 92 | Segunda via | 91 | Determinando que seja ouvido o Cónselho Superior d'agricultura | " 53 |
| Nova tarifa | 309 | Signaes de alarme | 263 | Transito de mercadorias, sua fiscalisaçao | " 57 |
| Nova tarifa (A) de operarios | 98 | Siguenza a Utrillas | 23 | Auctorizando uma emissão d'obrigações | " 62 |
| Novas linhas | 13 | Sociedade Braine Le Comte | 384 | Annexos dos numeros d'este anno | |
| Novas locomotivas-tenders (As) | 183 | Société Cockerill | 100 | Tarifas da Beira Alta | |
| Novas notas (As) de expedição da Companhia Real | 20 | Sobre o rio Lena | 122 | N. ^o 6 G. V. Bilhetes de ida e volta .. N. ^o 65 | |
| Novo (O) imposto do sello | 290 | Soria (De) a Sanguesa | 23 | Tarifas da Companhia Nacional | |
| Novo material | 203 | Soto del Rey (De) a Ciano Sant'Anna | 171 | N. ^o 1 P. V. Mercadorias na linha de Vizeu .. N. ^o 71 | |
| Novo (O) trem real | 379 | S. Pedro (De) a Rosario da Fronteira | 13 | Tarifas da Companhia Real | |
| Novos caminhos de ferro | 191 | S. Sebastião (De) a Bilbao | 122 | N. ^o 1 G. V. Generos frescos, comediveis, etc .. " | 53 |
| Obras Publicas de Lamego | 23 | Subscriptão nacional para a defesa do paiz 133, 49, 65, 81, 97 | 187 | " 2 " " Collegiaes e professores .. " | 53 |
| Officinas de locomotivas | 378 | Submarino (O) portuguez | 381 | " 4 " " Metallico e valores .. " | 71 |
| Oviedo (De) a Infiesto | 191, 355 | Sul e Sueste | 214 | " 6 " " Telegrammas .. " | 53 |
| Paragem de um passageiro n'uma estação anterior á do destino | 295 | Supressão de quarentenas | 347 | P. n. ^o 1 G. V. Comboios d'operarios .. " | 57 |
| Paris contra o Metropolitano | 277 | Suspensão de trabalhos | 319 | P. " 2 " " Telegrammas .. " | 61 |
| Pasajes (De) a Pamplona | 215 | Systema Saxby & Farmer | 186 | P. " 3 " " Volumes pequenos .. " | 67 |
| Pssagem de nível em Alcantara | 350 | Talavera (De) a Almorchon | 338 | N. ^o 6 P. V. Touros e animaes ferozes .. " | 53 |
| Passagens de nível | 251 | Tarifa (A) e o tunnel do Rocio | 147 | M. L. n. ^o 1 G. V. Peixe e generos frescos .. " | 67 |
| Passagens para caixeiros viajantes | 308 | Tarifas de collegiaes | 84 | " " " 1 A. P. V. Mercadorias diversas .. " | 63 |
| Patentes de invención 90, 106, 138, 154, 167 | | Tarifas de transporte 20, 37, 52, 67, 130, 148, 165, 189, 202, 211, 227, 262, 292, 364 | 380 | " " " 6 G. V. Bilhetes por preços reduzidos .. " | 57 |
| Pedido de concessão | 387 | Tarifas rasoaveis | 347 | Da Central de Lisboa .. " | 57 |
| Peneranda (De) a Aguila | 60 | Temporada de banhos do mar e aguas mineraes em 1890 | 101 | " " de Santarem .. N. ^o 58 e 61 | |
| Pessoal da Companhia Nacional | 119 | Tentativas micrographicas | 250 | " " do Porto .. " | 57 |
| Pessoal da Companhia Real 23, 103, 154, 163, 190, 208, | 18 | Torres Novas a Alcanena | 314 | " Linha Urbana de Lisboa .. " | 60 |
| Pessoal do Minho e Douro | 386 | Trabalhos importantes | 209 | " Temporada de banhos .. " | 62 |
| Plasencia (De) a Astorga | 382 | Tramway (Um) em Madrid | 60 | Tarifas do Minho e Douro | |
| Ponte de Almondra | 387 | Tramway em Oviedo | 338 | N. ^o 4 P. V. Cereaes .. N. ^o 72 | |
| Ponte de Villa do Conde | 38 | Transporte de carvão | 59 | Annexos diversos | |
| Ponte de Forth 74 | 114 | Transsahariano (O) | 338 | Modelo de notas de expedição .. N. ^o 51 | |
| Ponte (A) dos Canícos | 368 | Transversal (A) de Hespanha | 298 | Guia e planta da cidade de Zurich .. " | 60 |
| Ponte (Uma) em Bilbao | 124 | Tratado (O) luso-britannico | 270 | " Raquette do ascensor Camões-Estrella .. " | 66 e 68 |
| Ponte (A) sobre a Mancha | 27 | Travessas (As) em ferro Z | 94 | | |
| Pontes de Leste | 234 | Tunnel O | 183 | | |
| Pontedvedra (De) a Carril | 387 | Tunnel O de Argentera | 298 | | |
| Porto (De) de Grao a Betera | 387 | Tunnel de Canfranc | 355 | | |
| Porto de Santa-Maria (De) a Rota 23 .. | 122 | Tunnel de S. Bento | 103 | | |
| Porto de Santa Maria (De) a Sanlucar .. | 74 | Tunnel (O) do Conde Barão | 282 | | |
| Portugaléte (De) a Punta de las Cuartas .. | 282 | Union (La) e el Fenix Espaniol | 202 | | |
| Povoa a Famalicão | 154 | Urbana de Lisboa 11 | 171 | | |
| Premios | 235 | Urbana do Porto 11, 191, 203 | 263 | | |
| Prescrições sanitarias | 280 | Valle do Lima | 171 | | |
| Progresso (O) das pontes de alvenaria .. | 81 | Valencia (De) a Grao | 215 | | |
| Projectos de lei | 215 | Viação a vapor sobre estradas ordinarias .. | 170 | | |
| Prolongamento de linha | 155 | Viação (A) em Lisboa 19, 38 | 220 | | |
| Prolongamentos d'um caminho de ferro .. | 282 | Via dupla | 318 | | |
| Propriedade de titulo | 123 | Via estreita | 355 | | |
| Prosperidade d'uma Companhia | 45 | Viagem de recreio | 74 | | |
| Protesto contra a Inglaterra | 167 | | | | |
| Publico (Ao) | 43 | | | | |
| Puente-Genil De a Linares | 355 | | | | |

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma Parte Official 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

REDACÇÃO — Conde Barão, 18 — Lisboa

SUMMARIO

Conclusão da rede de caminhos de ferro entre o Douro e o Minho, por M. A. d'Espregueira—Ascensores de Lisboa—Parte official—Os americanos de Lisboa—Notas de viagem—XI De Liverpool pelo Midland—Producto total das linhas portuguezas em 1889—Carteira dos accionistas—Boletins financeiros—A ultima hora—Maior e menor cotação mensal e annual em 1889, dos titulos de caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes nas bolsas de Lisboa e estrangeiro—Cotações—Receitas dos caminhos de ferro—Consultas—A Emigração—As machinas Krauss—Companhia do gaz—Linhas portuguezas, Arganil, Beira Baixa, Urbana de Lisboa, Urbana do Porto—Linhas hespanholas, De Lorcas a Aguilas, Nova estação—Linhas estrangeiras, Guatemala, Na Italia, Estado Belga, A rede americana, O Uruguay, A estação de Moulineaux—República Argentina, De la Plata a Cordoba, De S. Pedro a Rosario da Fronteira, Novas linhas—Notas varias, Invento pasmoso—Avisos de serviço—Annuncios.

CONCLUSÃO DA RÊDE DE CAMINHOS DE FERRO ENTRE O DOURO E O MINHO

NA legislatura passada foi apresentada, pelo governo, ao parlamento, uma proposta de lei para a execução de algumas vias ferreas, da rede complementar dos caminhos de ferro ao norte do Mondego.

Sobre essa proposta, houve diferentes pareceres das comissões da cámara dos deputados, de que têm conhecimento os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, porque aqui se deram completos, quanto possível, esses diversos documentos.

Contra este projecto levantaram-se bastantes dificuldades, objectando-se principalmente, que da construção dos caminhos de ferro propostos, resultariam consideráveis encargos para o paiz, sem compensação equivalente. Os embaraços e dificuldades que encontrou em 1852 a execução do primeiro troço de caminho de ferro de Lisboa a Santarem, fundavam-se exactamente nos mesmos argumentos com que se combatia agora a execução da rede complementar de caminhos de ferro ao norte do Mondego. Receia-se hoje como então pelo futuro das nossas finanças, reputando-se o paiz incapaz de supportar os encargos que resultam sempre nos primeiros annos da construção dos caminhos de ferro em todos os paizes, sem se attender ao progresso e desenvolvimento da riqueza publica, que manifestamente existem e que em grande parte se devem attribuir à exploração dos caminhos de ferro, embora a sua accção tenha sido limitada a pequenas zonas do paiz.

Os primeiros caminhos de ferro construídos em Portugal, deram realmente resultados inferiores aos que se haviam previsto, e naturalmente d'ahi veio a falsa ideia da que a crise política e financeira que começou em 1867, e só terminou alguns annos depois, era a consequencia da custosa, e pouco remuneradora construção das linhas ferreas de Norte e Leste, e de parte da rede do Sul.

Nos espíritos timoratos e receiosos sempre dos effei-
tos dos grandes commettimentos, impera talvez ain-

da hoje aquella errada ideia, e por isso se julga que o paiz não pôde supportar os encargos que resultarão da conclusão da nossa rede ferro-viaria. Convencidos porém de que pelo contrario urge dar execução áquelle plano, para completar os melhoramentos palpaveis e evidentes que resultam da exploração das linhas ferreas actuaes, não pouparemos esforços para levar ao convencimento d'esta verdade, aquelles de quem pôde depender a resolução d'este negocio.

Em 1868, poucos annos sómente depois de abertas á exploração as linhas ferreas de Norte e Leste, o valor total das importações, segundo as estatísticas officiaes era de 24:821 contos. Em 1878 subiu a 35:904 contos, e em 1888 foi de 44:641 contos.

A exportação que no primeiro anno era de 18:041 contos, foi de 22:713 contos em 1878, e subiu a 24:067 contos em 1888.

Ha mais a registar no ultimo anno 5:533 contos para o valor das mercadorias de reexportação, 166 contos para as de baldeação, e 3:817 contos para as que seguiram em transito. O valor total do movimento commercial do nosso paiz com o estrangeiro, que no primeiro anno fôra de 42:862 contos, subiu em 1888 a 78:224 contos.

Se attendermos tambem ao commercio interno do paiz reconhecer-se-ha que o desenvolvimento foi enorme como o atesta o trafico sempre crescente de todas as estações de caminhos de ferro.

Para isto tem contribuido igualmente a construção de estradas que põe essas estações en contacto com as povoações; estradas que não existiam, e de cuja falta resultou a pequena importancia dos productos das linhas ferreas nos primeiros annos da exploração.

Hoje porém o crescimento constante das receitas, mostra bem que os caminhos de ferro começam finalmente a produzir os seus bons effeitos.

O numero total de kilometros em exploração é de 2:076, sendo 146 kilometros de via reduzida.

As receitas totaes em 1889, deduzidas por approximação dos resultados já conhecidos até esta data não são inferiores a 5:516 contos.¹

As linhas exploradas pelo governo ao Norte e Sul do paiz, entram n'este total pela importante somma de 1:600 contos approximada, do que resulta uma remuneração já importante para os captaes empregados na construção d'essas linhas.

Estas receitas que todos os dias augmentam, compensarão dentro de alguns annos o paiz, dos sacrificios feitos, e permitirão saldar com esses excedentes as despezas necessarias para a execução das novas linhas.

O Estado retira porém ainda outros beneficios da exploração das vias ferreas, como é a diminuição das despesas no transporte das mallas do correio, de militares, e de material de guerra.

O publico que transita nas linhas ferreas, ou que por elles expede as suas mercadorias, colhe igualmente os beneficios que resultam do serviço prestado.

¹ Vide desenvolvimento a pag. 6 d'este numero.

Comparando os resultados dos recenseamentos da população em 1864 e 1878, nota-se aumento de 330:697 habitantes na população do continente, o que corresponde à média de 0,0369 por hectare.

Por um calculo muito minucioso da população da zona directamente servida pelas linhas do Norte e Leste, viu-se que o aumento nessa zona fôra n'aquelle periodo de 116:764 habitantes, ou seja de 0,116 por hectare, aumento muito superior como se vê, à media geral do paiz.

No recenseamento de 1890 notar-se-ha a continuaçao d'este facto com toda a certesa, porque é evidente o aumento de população das zonas atravessadas por aquellas linhas ferreas, como se reconhece pelo grande aumento no numero de passageiros e de toneladas de mercadorias transportadas.

Isto é muito mais sensivel nas provincias do norte, onde a população já era muito densa, e onde a industria e o commercio teem maior desenvolvimento.

Não deve haver portanto receio de que as finanças publicas soffram com a execução das novas linhas ferreas, antes pelo contrario, a urgencia d'essa construcção é cada dia mais reconhecida para se attender ás necessidades imperiosas do commercio e da agricultura.

O nosso paiz é um dos mais atrasados na viação accellerada, e por isso estamos hoje em inferioridade manifesta para com as nações que concorrem com produtos similares aos nossos, nos mercados estrangeiros.

A nossa vizinha Hespanha aumenta diariamente a sua rede de viação accellerada, tendo por fim facilitar a exportação dos seus variados productos agricolas, e o mesmo succede na Italia, que envia aos mercados franceses os seus vinhos em concorrecia com os nossos.

Sem entrar na descripção minuciosa de todas as linhas ferreas que formam o plano da nova rede, porque para isso necessitariamos de maior espaço, para dár mais desenvolvimento a esta noticia, fallaremos sómente da linha ferrea, que mais particularmente conhecemos, e que se poderá denominar do alto Minho.

Entre o Cavado e o Minho existe uma zona riquissima pelos variados productos da sua agricultura, e pelo importante commercio que ali se faz, não obstante não ter caminho de ferro que a atravesse, porque a linha do Minho só serve a zona do littoral, e marginal em parte do rio Minho.

O formosissimo e povoadissimo valle do Lima, não tem caminho algum que o percorra em toda a extensão, e isso obsta ao seu progresso e desenvolvimento.

Foi por estes motivos e compenetrada d'esta necessidade, que a commissão da camara dos deputados incluiu no plano que submeteu á approvação da câmara, uma linha ferrea destinada a ligar Braga e Vianna, com todas as povoações do valle do Lima, e com Monsão. Esta linha ferrea partindo da estação de Vianna, no caminho de ferro do Minho, e subindo o valle do Lima, bifurcar-se-hia no ponto que os estudos mostrassem ser mais conveniente, de um lado por Braga, e do outro por Monsão.

Seriam d'este modo servidas directamente as importantes villas de Ponte de Lima, da Barca e dos Arcos, que teriam assim uma ligação facil e economica com Braga, Vianna e Alto Minho.

A utilidade d'esta linha ferrea, é obvia para quem conhecer aquella parte da província do Minho, que é sem contradicção das mais ferteis, pittorescas, e formosas que ha no paiz.

Ponte de Lima é a séde de um concelho muito povoado, e com a agricultura muito desenvolvida. Assenta graciosamente na margem do Lima que nas suas en-

chentes vem periodicamente lavar as ruas mais baixas.

Cobril-a com um muro contra as cheias do rio, tem sido o desejo e a preocupação constante dos seus habitantes, mas a grandesa da obra tem obstado até hoje a esse util emprehendimento. É possivel que durante a execucao do caminho de ferro se consiga esse desideratum, o que não será um dos menores beneficios que o caminho de ferro fará á villa.

O concelho dos Arcos de Valle-de-Vez, será atravessado pela nova via ferrea em toda a sua extensão, do que provirá grande vantagem e facilidade para o transporte dos vinhos verdes, que ali se produzem em abundancia, e tão bom acolhimento têm tido no estrangeiro.

Os proprietarios dos Arcos, conseguiram melhorar a producção do vinho de um modo notavel, e é geral o louvor que esse facto tem merecido.

Actualmente o transporte dos vinhos, e dos outros productos agricolas faz-se com dificuldade até ao ponto da margem do rio Lima, em que começa a navegação regular. O caminho de ferro trará portanto um imenso beneficio áquelles povos.

Não menores vantagens provirão da via ferrea do valle do Lima para o importante concelho da Ponte da Barca, porque será em grande parte atravessado pela linha. O rio Lima não é navegavel em todo o o anno, entre a Barca e Vianna, e por isso o caminho de ferro facilitará a exportação dos productos agricolas, em qualquer occasião.

Além d'isto o prolongamento d'esta via ferrea por Lindozo até a fronteira de Hespanha, permitirá o transito para o porto de Vianna, de muitos productos e gados da província hespanhola, que confinam comnosco por aquelle lado.

Finalmente o caminho de ferro ligará entre si, de modo mais directo e conveniente as mais importantes povoações da província do Minho, sem prejudicar a exploração das linhas do Estado, que são destinadas a servir tráfico diferente, e antes pelo contrario devendo considerar-se como um affluente valioso das mesmas linhas ferreas.

Por todos os lados que se encare o novo caminho de ferro proposto, é elle destinado a prestar grandes serviços, e a promover o desenvolvimento e prosperidade de uma parte importante das províncias do norte do reino, e por isso sem hesitação entendemos dever pugnar pela sua execução prompta.

Em paizes dotados de menores recursos naturaes, procura-se attrahir os estrangeiros, principalmente no verão, facilitando os transportes por todos os meios. Este caminho de ferro servirá tambem para esse fim; porque a formosissima província do Minho, poderá ser facilmente visitada por nacionaes e estrangeiros, que terão occasião de admirar as bellesas com que a natureza dotou amplamente aquella rica e pittoresca província.

Visto a situação d'esta linha ferrea, e attendendo a que a zona que atravessa é muito povoada e cultivada, deve esperar-se que o seu rendimento seja comparável ao que produz actualmente a linha do Minho, na parte que atravessa os districtos de Vianna e Braga. Considerando além d'isto que o custo de construcção será inferior ao das linhas do Minho e Douro, porque se adoptou uma largura reduzida para a via, e um traçado em condições mais economicas, não deve haver receio de que sejam consideraveis os encargos que resultarão para o Estado d'esta nova linha ferrea, os quaes serão sobejamente compensados pelos grandes beneficios que o paiz recolherá d'este novo emprehendimento.

Lisboa, 30 de dezembro de 1889.

M. A. d'Espregueira.

ASCENSORES DE LISBOA

Está afecta á resolução do supremo tribunal administrativo, uma questão que interessa consideravelmente á viação publica em Lisboa: a resolução da pendencia entre a camara municipal e a junta de parochia da freguezia de Santa Catharina, sobre a construcção da linha dos ascensores da Estrella.

Foi o caso que tendo a camara concedido á Companhia dos ascensores mechanicos a exploração por 99 annos, além dos actuaes ascensores nas calçadas do Lavra e da Gloria, que tão bons serviços estão prestando ao publico, de uma linha de systema funicular, partindo da praça de Luiz de Camões e seguindo até S. João dos Bemcasados, pela rua do Loreto, largo do Calhariz, calçada do Combro, rua dos Poyaes de S. Bento, Calçada da Estrella, praça do Convento Novo do Coração de Jesus, rua Nova da Estrella, de S. Luiz e de S. João dos Bemcasados, a junta da parochia de Santa Catharina, apresentou petição de recurso no tribunal administrativo, contra esta concessão que no seu entender, prejudica os moradores d'aquella freguezia.

A esse recurso respondeu a camara negando á junta de parochia de Santa Catharina, competencia para interpor aquelle recurso, e declarando que por lei estava a camara auctorizada a conceder licença para o estabelecimento de qualquer melhoramento de viação publica.

Todavia o processo correu, e feitas duas vistorias á linha já em construcção, mostraram o nenhum fundamento dos recorrentes, fazendo justiça á companhia dos ascensores, concluindo o parecer de oito dos mais distintos engenheiros, foi assente que:

A referida linha, constitue um systema superior aos americanos e não impossibilita nem impede a viação ordinaria.

Que as ruas mais estreitas, que fazem parte d'esse trajecto, ficam em melhores condições do que algumas ruas por onde passam americanos, taes como as dos Mastros, da Silva e ainda mesmo a de S. Pedro de Alcantara, junto á egreja de S. Roque, além de outras.

Que o sistema funicular permitindo aos carros parar, quando fôr necessario, não impede nem embaraça o livre uso de toda a rua, nem o transito dos passageiros e de vehiculos ordinarios, podendo estes, sem risco, passar pela faxa ocupada pelo material fixo.

E finalmente que a permanencia nas ruas do material fixo não impede nem obsta á viação publica.

Em vista d'isto, a sentença do tribunal administrativo deu razão á companhia dos ascensores, mas a junta aggravou para o supremo tribunal administrativo, o qual tem de pronunciar-se, e é de esperar o faça no sentido favorável áquelle importante melhoramento publico que não se nos affigura possa prejudicar os reclamantes, e mesmo se em qualquer caso, muito extraordinario e isolado, isso se der, devemos attender a que não só a generalidade dos moradores d'esse bairro lucrará com as facilidades de transporte d'aquella nova linha, como os das outras ruas servidas por ella terão incontestável utilidade na sua construcção.

O ascensor da Gloria tambem encontrou oposição no principio e todos presenceiam o enorme beneficio que elle hoje representa.

A proposito vem dizer que só ate fim de junho ultimo o movimento nos dois ascensores da Gloria e Lavra, foi de 704:000 passageiros (segundo o balacete ultimamente publicado), e que o movimento do segundo semestre foi muito superior, o que deve ter elevado a mais de dois milhões o numero de passageiros em 1889.

E' pois uma verdadeira questão de interesse publico em Lisboa a construcção da nova linha, e assim será por certo considerada pelo tribunal a que está sujeita a questão.

PARTE OFICIAL

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

2.^a repartição
CAMINHOS DE FERRO

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, tendo-me pedido a companhia «carris e ascensor do Bom Jesus», em requerimento datado de 1 de agosto ultimo, licença para estabelecer no ramal para a estação de Braga, da estrada real n.^o 3, Porto a Arcos de Valle de Vez, um ramal do caminho de ferro americano de Braga a Prado, de que é concessionaria em virtude do disposto em alvará de 16 de fevereiro de 1888, a fim de ligar a referida linha com a sua nova estação:

Hei por bem, conformando me com o parecer da junta consultiva das obras publicas e minas, conceder á alludida companhia a auctorização que solicita, ficando sujeita para a construcção e exploração do dito ramal ás condições indicadas no alvará acima mencionado, considerando-se para todos os efeitos o mesmo ramal como parte integrante da referida linha.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas, a quem o conhecimento d'este meu alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contem.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sêlo das armas e com o de verba.

Dado no paço, aos 12 de dezembro de 1889.—EL-REI.—Eduardo José Coelho.

Alvará pelo qual Vossa Magestade ha por bem conceder á companhia «carris e ascensor do Bom Jesus», licença para estabelecer no ramal para a estação de Braga, da estrada real n.^o 3, Porto a Arcos de Valle de Vez, um ramal de caminho de ferro americano de Braga a Prado, de que é concessionaria.

Para Vossa Magestade ver.

Sêlo de verba—Lisboa.

Pagou 100\$000 réis de sêlo.

Lisboa, 9 de dezembro de 1889.—N.^o 73.—Mello—Carneiro.

Pagou 3\$180 réis de emolumentos e imposto addicional pela guia n.^o 188 da serie de 1889.—E. Marcellly Pereira.

Augusto Cesar de Araujo dos Reis o fez.

Pedindo a companhia nacional de caminhos de ferro que para a construcção do ramal de caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, seja declarada a urgencia da expropriação de trez parcellas de terreno com os n.^{os} 991, 992 e 993, pertencentes as n.^{os} 991 e 993 aos herdeiros do conde de Santa Eulalia, e a n.^o 992 a Antonio Ferreira, e situadas todas na freguezia, concelho e districto de Vizeu; 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 parcellas, 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 12 de dezembro de 1889.—REI.—Eduardo José Coelho.

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 uma parcella de terreno com o n.^o 95 pertencente a João Cerqueira, situada 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 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 12 de dezembro de 1889.—REI.—Eduardo José Coelho.

Sua Magestade El-Rei, tendo em attenção o parecer da comissão de defesa de Lisboa e seu porto, de 22 de agosto ultimo, o da comissão superior de guerra, de 8 de novembro findo e os da junta consultiva de obras publicas e minas, de 1 de julho e 2 de dezembro do corrente anno: ha por bem aprovar o projecto do caminho de ferro de ligação das linhas ferreas do sul e leste, denominado de Vendas Novas a Santarem, apresentado pela companhia dos caminhos de ferro meridionaes em data de 25 de abril do corrente anno, desde a estação de Vendas Novas até ao perfil n.º 91 da 3.ª secção do mesmo projecto, na margem direita do Tejo, com as seguintes clausulas, das quaes não resultará encargo algum para o estado:

1.º A companhia deverá apresentar novo projecto do traçado entre o citado perfil n.º 91 da 3.ª secção e a ligação com o caminho de ferro de leste, de modo que a linha depois da passagem do Tejo inverta para o norte, approximando o ponto de entroncamento na linha de leste quanto possível de Santarem, e por forma que as condições militares de deteza da estação commum sejam as melhores possiveis;

2.º Que a ponte sobre o Tejo seja disposta de modo que possa servir, não só para passagem dos comboios, mas também para a de peões e gados, sem perigo nem inconvenientes para a exploração da linha;

3.º Que a companhia apresentará os projectos e orçamentos das obras na passagem do valle do Sorraia, entre o principio e o kilometro 2,300 da 2.ª sessão, não só para o caso da passagem isolada da via ferrea, como também para o da passagem conjunta da estrada real n.º 68, de Santarem a Evora, n'aquelle extensão, a fim de que o governo, ouvida a junta consultiva de obras publicas e minas e as instancias competentes, resolva sobre a solução a adoptar;

4.º Que nas pontes sobre as vallas de Azambuja e de Mugem se estabeleça uma passagem exterior para peões, e que os pavimentos das mesmas pontes permitam a passagem de gados em ocasiões de cheia;

5.º Que a companhia deverá apresentar oportunamente os projectos das estações de entroncamento nas linhas de sul e leste, em conformidade com as disposições da condição 11.º do alvará de concessão;

6.º Que entre estações distantes mais de 8 kilometros haja patamares apropriados para em caso de necessidade se poderem estabelecer vias de resguardo para cruzamento de comboios militares;

7.º Que alem das passagens de nível e outras e dos desvios de estradas ou caminhos e dos aqueductos indicados no projecto, o governo se reserva o direito de ordenar quaesquer outros que se julguem necessarios no decurso da construção;

8.º Que a vedação da linha seja feita na forma prescripta no alvará de concessão;

9.º Que a razante da linha na margem esquerda do Sorraia, fim da 1.ª secção, será disposta de modo que se possa alli collocar um apeadeiro;

10.º Que em todas as estações haja pelo menos uma sala de espera para passageiros de 1.ª e 2.ª classes;

11.º Que a estação de Coruche seja considerada de 3.ª classe e nesse sentido ampliado o respectivo edificio;

12.º Que seja apresentado à approvação do governo outro tipo de retretes, por ser acanhado o tipo apresentado;

13.º Que o projecto definitivo da ponte do valle do Tejo será acompanhado dos calculos necessarios para demonstrar a sufficiencia da secção de vasão e n'elle se deverá attender á altura necessaria para a passagem dos barcos sob as vigas;

14.º Que as principaes obras de arte, pontes sobre o Sorraia e Tejo e sobre as Vallas do Mugem e Azambuja, sejam munidas de camaras de fornilhos.

Paço, em 16 de dezembro de 1889.—Eduardo José Coelho.

Para o director da fiscalisaçao do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem.

Tendo o director da fiscalisaçao do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella apresentado a conta de liquidação de garantia de juro, relativa a exploração d'esta linha durante os dois semestres decorridos de 1 de julho de 1888 a 30 de junho de 1889, na importancia de 59:200\$474 reis;

Mostrando-se da mesma conta, feita em harmonia com os principios estabelecidos na portaria de 13 de julho de 1887, que o producto annual kilometrico foi inferior ao minimo de 700\$000 reis fixado no artigo 28 do contracto de 30 de junho de 1884 para despesas de exploração; e

Considerando que, n'estes termos, é o estado responsavel pelo pagamento integral do juro garantido:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei conformar-se com a referida liquidação, e ordenar que á companhia nacional dos caminhos de ferro, concessionaria da linha de Foz-Tua a Mirandella, seja paga, como liquidação provisoria da garantia de juro do 2.º semestre de 1888 e 1.º semestre de 1889, a referida quantia de 59:200\$474 reis.

O que, para os devidos effeitos, se communica ao director da fiscalisaçao do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella.

Paço em 19 de dezembro de 1889.—Eduardo José Coelho.

Para o director da fiscalisaçao do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 16 do corrente, da junta consultiva de obras publicas e minas, ha por bem aprovar o projecto datado de 27 de setembro ultimo, do tipo de viga metallica, para pontes, de 4 metros de vão no ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

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

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 16 do corrente mez: ha por bem aprovar o projecto, datado de 27 de setembro ultimo, do tipo de viga metallica para pontes de 6 metros de vão no ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

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

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 16 do corrente mez: ha por bem aprovar o projecto datado de 27 de setembro ultimo, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, do tipo de viga metallica para pontes de 2 metros de vão, no ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

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

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 19 do corrente, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 23 de novembro findo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de uma nova ponte metallica para via dupla sobre o rio Alviella ao kilometro 88,361 da linha ferrea de leste, e bem assim o da variante comprehendida entre os kilometros 87,800 e 88,79214, a qual tem por fim poder construir-se a ponte sem embaraçar a circulação.

Paço, em 27 de dezembro de 1889.—Eduardo José Coelho.

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

OS AMERICANOS DE LISBOA

Depois da publicação do nosso ultimo numero, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, reconsiderou na sua resolução de acabar com os bilhetes annuaes de assignatura, e determinou concedel-os pelo anno de 1890, apenas com a exigencia do retrato do assignante.

Andou bem a direcção, porque, retirando ao publico uma vantagem que elle disfruta ha 6 annos, certamente indisponha contra si uma parte d'esse publico, e uma companhia que tem que viver d'elle, não pode alienar sympathias, muito mais que só conseguira com isso encaminhal-as para outros carros competidores.

Mantem pois, a direcção todas as regalias que dava ao publico, e augmenta-as ainda no anno novo com o alargamento de diversas carreiras.

Mas—facto que seria notavel se não fosse caracteristico dos nossos habitos — os nossos collegas continuam cheios de acrimoniosas noticias contra a companhia, e por mais que esta procure bem servir o publico e dar-lhe vantagens, o descontentamento continua exactamente como se a direcção despresasse os interesses geraes

para só cuidar dos seus, e em vez de melhorar as condições do seu serviço e reduzir os preços, peiorasse aquellas e augmentasse estes.

De forma tal que é quasi prova de coragem defender a companhia, no meio d'este côro geral de reprovações com que todos a mimoseiam.

Pois vamos ter essa coragem, porque não é este jornal senão para fazer justiça, e nunca deixámos correr a penna na vereda da malquerença systematica ou das conveniencias especiaes.

A verdade é que o serviço que a companhia Carris está fazendo é, não só superior ao de muitas — da maior parte — das empresas similares que ha nas outras cidades, mas ainda em cond'ções taes, que em parte alguma subsistiria como aqui se mantem.

Tem esse serviço defeitos?

Certamente que os tem; mas o facto é que esses não dependem da vontade da direcção, mas de causas muito estranhas, que ella não pôde evitar.

E essas causas veem de muito longe; filiam-se já nas primeiras concessões, e teem-se desenvolvido, pelo imperdoável desleixo de todos, supportado por um certo espirito accomodaticio da companhia, que é, afinal, o maior defeito que lhe notamos.

Porque estabelecer e manter um serviço de transportes regular em uma cidade onde todos promovem e aplaudem tudo quanto ha de irregular em competencia com aquelle, é quanto pôde imaginar-se de impossivel, e digamol-o francamente, de mais escusado.

Como pôde haver regularidade de horarios, se a falta de uma postura que regularise de vez o transito de carros nas nossas estreitas ruas, não a permite?

Como pôde existir commodidade de tracção, se as linhas são destruidas a todo o momento, accintosamente, por toda a casta de outros carros, desde os competidores, que teem toda a vantagem n'isso, porque prejudicam assim a companhia, tornando o transito nos carros d'ella tão incommodo como nos detestaveis vehiculos concorrentes, até á mais réles carroça de lixo.

Podemos exigir aceio, ao menos, n'uma cidade em que se permitte que andem em circulação vehiculos sujos, por pintar, amarrados com cordas, com remendos de madeira e folha, molas quebradas e outras avarias; puçados por pobres alimarias famintas e extenuadas, guia-dos por cocheiros de barba por fazer, chapeu à serrana ou barrete, jaleca, etc. e dirigidos por conductores vestidos e sujos da mesma fórmula?

E' decente que n'uma capital se permitta que as suas principaes ruas sejam crusadas e percorridas por vehiculos n'este genero, alguns mesmo que não trazem o menor distintivo para serem conhecidos, justamente para se furtarem á responsabilidade de quaesquer desastres que originem?

E permite-se que vehiculos n'estas condições circulem, e admitte a policia que elles zombem das poucas e mal redigidas posturas, e que difficultem o transito dos carros americanos — a viação mais regular, limpa e digna de uma capital, que temos!

Não nos venham dizer que defendemos a companhia Carris só porque tem linhas ferreas, que é essa a missão da nossa folha.

Defendemol-a porque é a que melhor serve o publico, ainda nas pessimas condições em que o descuro de todos a tem collocado, e lastimamos que esse desmazelo, brandura de costumes ou como queiram chamar-lhe, a impossibilidade de prestar melhores serviços.

E se querem a prova de como encaramos a questão imparcialmente, diremos, para terminar, por agora, que consideramos todos no direito de estabelecer carreiras

em competencia com as da companhia dos americanos, que d'isso mesmo entendemos que vem uma vantagem para o publico, que não excluimos tambem a ninguem o direito de passar sobre os rails que estão na via publica mas tudo isto regulamentado, legal, e não tumultuario, anarchico, como é hoje em Lisboa tudo que respeita ao serviço de transportes.

Não nos passará ainda sem reparo que o nosso collega *Gazeta das Obras Publicas* diga, entre coisas, que e prefere o Ripert ao Americano (!)

Ora a companhia Carris está fazendo diariamente 2:182 carreiras com um percurso de 12:145 kilometros; tem em serviço 153 carros e 1:144 animaes.

Que nos digam se outra qualquer empreza de viação em Lisboa, dispõe de taes elementos, e presta eguaes serviços ao publico. Já é má vontade...

Voltaremos ao assumpto.

NOTAS DE VIAGEM

XI

De Liverpool pelo Midland

Ao começarmos este artigo acode-nos á idéa o desgosto com que deve regressar ao seu paiz a corajosa escritora americana, que, a esta hora, prosegue na sua viagem de 70 dias, em volta do mundo, por não lhe permitir a velocidade da sua carreira deter-se em nenhum dos pontos que atravessa, e admirar as bellezas que, só pela descripção feita por outros, pôde conhecer.

E' com esta desagradavel impressão, que o viajante, que apenas se demora algumas horas em Liverpool, deixa a grande cidade, onde não lhe faltaria que ver e admirar por um bom numero de dias.

Pois que tem que partir, convém-lhe aproveitar de preferencia para o regresso, a linha do Midland, que o traz a Londres por outro caminho differente do que segue á ida, mais proximo da grande cadeia de montanhas que desde a fronteira da Escossia se desenvolve até Derby.

A saída da estação central de Liverpool, que fica tambem, como o seu nome o indica, no coração da cidade, temos que passar um grande tunnel de talvez de 3 kilometros, sob a parte alta da cidade, bem arejado por meio de frequentes ventiladores que vão abrir no centro das ruas d'esse bairro.

Uma surpresa nos espera então

A carruagem em que vamos, e cuja disposição interior é igual á da linha do norte que ja descrevemos, posto que um pouco menos luxuosa, illumina-se, como por encanto, por meio de quatro lampadas d'incandescencia collocadas nas divisorias, por debaixo das redes, o que permite que allumem dos dois lados os dois compartimentos contiguos.

Approximamo-nos mais de Manchester, e achamo-nos em plena zona da sua actividade.

Altas chaminés por toda a parte atestam a importancia fabril d'aquelle centro; comboios cruzando-se em todos os sentidos mostram o enorme movimento permutedo e continuamente entre aquelle imporio fabril e o resto do paiz.

Esta affluencia de trens acompanha-nos ainda por algum tempo, até Stockport, onde descrevemos uma curva á direita, para buscarmos a via mais directa a Londres.

O tracado, até então quasi em patamar continuo, desde Liverpool, principia d'ali a subir a elevada rampa de Marple, cuja inclinação é de 190, atingindo pouco depois o seu ponto culminante que atravessa n'um

tunnel de uns 4 kilometros, entre Chapel e Dowe, para de novo baixar, pelo outro contraforte da montanha, á estação de Rowsley.

Desde Buxton vamos, ora acompanhando o curso do rio Trent, pela sua lindissima margem, ora atravessando-o em repetidas pontes até Ambergate onde duas d'estas obras d'arte nos deixam a mais agradavel impressão, pela sua elegancia e solidez, despedindo-nos d'aquelle companheiro de viagem que vae lançar as suas aguas na bahia de Humber.

Temos então a primeira paragem do expresso em Derby, paragem de poucos minutos, que não nos dá tempo para abraçar o nosso amavel correspondente, o sr. Pratt, que ali é chefe adjunto do serviço de tracção, nem para ver a grande estação deposito de locomotivas, que produziu trabalhos apreciadissimos e justamente premiados na exposição de Paris.

Como unico esclarecimento de toda a linha, alem dos nossos apontamentos e calculos da viagem, temos uma planta d'esta estação e depositos, que nos indica a vastidão das suas dependencias, a multiplicidade das suas linhas, e a bôa disposição das suas officinas.

A estação tem quatro plataformas, entre tres das quaes passam os comboios que seguem de Londres a Liverpool e norte da Escossia.

Para a esquerda desenvolve-se uma infinidade de linhas que, por meio de pontes rotatorias, e grande numero d'agulhas, conduzem a cinco amplas rotundas, para 96 locomotivas, *ateliers* de pintura, de montagem, fundição, depositos de carvão e agua, e outras dependencias, todas estabelecidas com a maior amplidão.

D'ali partimos, novamente fechados á chave, porque na linha do Midland, como em outras da Inglaterra, as carruagens são fechadas pelos empregados dos trens, que só as abrem nas estações em que ha maior demora, ou quando os passageiros teem que sahir ou entrar.

Em Trent vem reunir-se ao nosso comboio o da grande linha que de Edimburg e Glasgow desce por Carlisle, Leeds, Normantou e Scheffield, formando um enorme trem que se dirige a Londres, com a velocidade media de 80 kilometros, attingindo, por isso muitas vezes a de 88, para compensar os trajectos em que, pelas diferenças do nível do traçado, aquella média não pôde ser attingida.

Deixámos a parte mais pittoresca de todas as linhas que temos percorrido em Inglaterra, n'esta viagem; o encantador valle de Derwent coberto de continuos jardins, entre montanhas arborisadas, tendo por fundo o elevado pico do Derbyshire, ao lado de poeticos riachos, á vista de deliciosos grupos de casinhas, de pequenas villas aceiadas que indicam um viver prospero dos seus habitantes, por certo empregados nos importantes estabelecimentos fabris, cujas chaminés lançam os seus rólos de fumo na atmosphera pardacente.

De Leichester a Londres temos ainda varios tunneis e as estações de Bedford, Luton, e St. Albans, unicas em que o comboio se detem um minuto, para conseguir chegar á capital com cinco horas de viagem, tendo feito um percurso de 400 kilometros.

Estamos de novo em Londres; e como nos anteriores artigos já descrevemos a viagem entre a capital ingleza e Paris, será d'esta ultima cidade que continuaremos a nossa descripção, caminho da Suissa e da Italia.

PRODUCTO TOTAL DAS LINHAS PORTUGUEZAS EM 1889

Cumprindo a promessa que fizemos no numero anterior, vamos dar o producto das linhas ferreas portuguezas no anno findo, á hora que escrevemos.

Está bem visto que impossivel seria a qualquer, e mesmo a nós, apesar dos elementos de que dispomos, obter já os esclarecimentos exactos de toda a receita, até este dia, mas os dados que vamos apresentar, baseados em calculos approximados são já o sufficiente para se apreciar os productos da exploração de todas as nossas linhas ferreas em 1889, o seu augmento, em relação ao anno anterior, e tirar d'essa apreciação a conclusão de que o estado d'esta industria, entre nós, continua a ser lisongeiramente prospero, acompanhando os progressos do paiz, na sua marcha lenta mas sempre brilhante.

As receitas a que nos referimos foram, pois:

| | |
|--|---------------|
| Antiga rede de Leste e Norte e ramais de Caceres e Coimbra..... | 2.781:372#000 |
| Nova rede—Cintra—Torres e ramal de Cintura..... | 309:216#000 |
| Idem garantida—Torres-Figueira-Alfarellos..... | 16:000#000 |
| Idem Pedrouços a Cascaes..... | 288:560#000 |
| Sul e Sueste..... | 660:256#000 |
| Minho e Douro..... | 939:513#000 |
| Beira Alta..... | 384:200#000 |
| Guimarães..... | 56:634#000 |
| Porto á Povoa..... | 80:424#000 |
| Deve, portanto, ter sido a receita das diferentes linhas approximadamente, réis..... | 5.516:175#000 |
| tendo sido em 1888, réis..... | 5.123:542#000 |
| ha um excesso de réis..... | 392:633#000 |

A extensão explorada, que em 1888 fôra de 1926 kilometros, augmentou 150 kilometros pela abertura á exploração das seguintes linhas:

| | |
|-------------------------|----------------|
| Linha de Faro..... | 114 kilometros |
| " Cascaes..... | 12 " |
| Ramal d'Alfarellos..... | 17 " |

As diferentes condições de exploração d'estas varias linhas, não sendo comparaveis entre si, não nos aconselham a que tiremos uma média kilometrica geral, que seria falsa, por inferior ao rendimento efectivo, tratando-se das grandes linhas de via larga ha muito em exploração, e das quaes os productos são, portanto muito mais elevados, como tambem não seria exacta, por beneficosa, em relação ás pequenas linhas ultimamente abertas, ou ás de via estreita, cujo trafego é, por diferentes motivos muito mais reduzido.

Para chegar ao resultado que damos acima, tomámos o rendimento total approximado até a ultima semana liquidada pelas diferentes direcções, e completámos o anno juntando-lhe os dias em falta pela média diaria d'essa ultima semana.

Esses totaes deverão ainda, ser augmentados nas receitas definitivas pelos productos de varias liquidações pendentes, de serviços combinados e trafego extraordinario, especialmente na ultima semana, por motivo das festas em Lisboa.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de janeiro proximo, conforme o disposto no titulo 4 dos estatutos coube a sorte aos n.^os 6:880 e 7:645 de 100 libras; e aos n.^os 14:997, 15:566, 25:165, 25:270, 31:848, 34:676, 35:825, 43:1010, 51:127, 54:443, 54:899, 55:182, 55:357, 55:511 e 56:321 de 20 libras.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 2 de janeiro proximo:

No Porto, na séde da companhia, rua de Bellomonte, 49.
Em Lisboa, no London & Brazilian Bank, Limited.
Em Londres, no Capital and Countier Bank, Limited.
Em Paris, no Banque d'Escompte de Paris.
Em Amsterdam, em casa dos srs. Wertendorp & C.
Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.
Porto 21 de dezembro de 1889.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa.

O PRESIDENTE DO CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO

Carlos Lopes.

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Em sessão publica de hoje e perante os conselhos de administração e fiscal, procedeu-se ao sorteio de 10 obrigações a amortisar, recabindo a sorte nos titulos numeros 20:551 a 20:555 e 21:301 a 23:305.

Desde o dia 2 de janeiro proximo cessa o vencimento do juro d'estas obrigações, ficando a importancia das mesmas á disposição dos seus possuidores na caixa da Companhia em Lisboa. Avenida da Liberdade, 91, Rez-do chão.

No dia 2 de janeiro e seguintes, se procederá ao pagamento dos juros das obrigações d'esta Companhia, e á vista dos titulos provisórios. O pagamento terá logar na thesouraria da Companhia (Avenida da Liberdade 91) das 10 horas da manhã ás 3 da tarde, e será efectuado em moeda portugueza, liquido do imposto de rendimento.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

5.º SORTEIO

Lista numeraria das 95 obrigações de 4 por cento d'esta Companhia que saíram sorteadas para amortisação correspondente ao 2.º semestre de 1889.

NUMEROS

| | | |
|---------|-------|---------------|
| 641 a | 650 | 52031 a 52040 |
| 7131 a | 7140 | 60981 a 60990 |
| 9181 a | 9185 | 65741 a 65750 |
| 9391 a | 9400 | 69121 a 69130 |
| 22421 a | 22430 | 85661 a 85670 |

8.º SORTEIO

Lista numerica das 29 acções d'esta Companhia que saíram sorteadas para amortisação correspondente ao anno de 1889.

NUMEROS

| | | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 4781 | 12691 | 26507 | 32884 | 39382 | 41133 | 57811 | 68680 |
| 9708 | 13867 | 28603 | 33131 | 39971 | 42943 | 59642 | |
| 9796 | 14145 | 30651 | 35201 | 40558 | 48898 | 65199 | |
| 11783 | 18737 | 31654 | 9177 | 40840 | 50624 | 66269 | |

As obrigações de 4 % d'esta Companhia, amortisadas em sessão publica do conselho d'administração de 12 de dezembro, são desde 2 de janeiro pagas na razão de francos 499,16 ou 89\$849 réis cada uma, pela deducção de francos 0,84 por impostos em França.

A partir do mesmo dia 2 de janeiro será pago o coupon n.º 5 na razão de francos 9,65 ou réis 1\$737 sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Estes pagamentos effectuar-se-hão em Lisboa na séde da Companhia; em Paris na Societé Generale de Credit Industriel et Commercial e no Credit Lyonnais; em Londres em casa dos banqueiros Glyn Milis Currie C.; em Lyon na Societé Lyonnaise; em Bruxellas e Genova na Caixa das succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

As obrigações de 4 1/2 %, amortisadas em sessão de 10 de outubro ultimo são desde 1.º de janeiro de 1890, pagas pelos seu valor nominal.

Desde o mesmo dia, serão pagos os coupons N.º 6 na razão de 45 e 9 marcos, ou réis 10\$125 e 2\$025 respectivamente, segundo pertencerem á serie A ou B, sujeitos ao imposto de rendimento em Portugal.

Estes pagamentos realizar-se-hão em Lisboa, na séde da Companhia, e em Berlim no Banco Fur Handel e Industrie.

O Conselho de Administração resolveu fazer uma distribuição de 15 francos por acção, por conta do dividendo, relativo ao exercício de 1889; o pagamento d'esta somma terá logar do dia 2 de

janeiro em diante, em troca do coupon N.º 56, sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Este pagamento effectuar-se-ha em Lisboa, Paris, Londres, Lyon, Bruxellas e Genova nos locaes acima indicados.

O coupon N.º 58, das obrigações de 3 % com vencimento no dia 1.º de janeiro de 1890, será pago d'esse dia, na razão de 7 francos e 24 centessimos, pela deducção de 26 centessimos de impostos estabelecidos em França, ficando além d'isso sujeito ao imposto de rendimento em Portugal. Este pagamento effectuar se-ha nos mesmos locaes supra.

BANCO NACIONAL ULTRAMARINO

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com o art. 45.º dos estatutos d'este Banco, ao sorteio de 71 obrigações predias ultramarinas de 6 %, emitidas em virtude da carta de lei de 22 de julho de 1885, e bem assim ao sorteio de 6 obrigações predias ultramarinas de 4 1/2 %, emitidas em 1 de julho ultimo, foram extraídos os seguintes numeros, a saber:

| DE 6 POR CENTO | | | | | | | |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|
| 24 | 1548 | 3481 | 4219 | 5130 | 5989 | 6889 | 7981 |
| 506 | 1967 | 3502 | 4475 | 5209 | 6040 | 6890 | 7984 |
| 553 | 2048 | 3546 | 4544 | 5270 | 6176 | 7068 | 8021 |
| 555 | 2656 | 3597 | 4272 | 5620 | 6299 | 7102 | 8222 |
| 615 | 2668 | 3836 | 4606 | 5767 | 6345 | 7162 | 8292 |
| 639 | 2727 | 3889 | 4722 | 5900 | 6502 | 7540 | 8478 |
| 998 | 8276 | 3904 | 4798 | 5902 | 6749 | 7569 | 8528 |
| 1054 | 3280 | 3996 | 4800 | 5970 | 6828 | 7811 | 8535 |

DE 4 E MEIO POR CENTO

| | | | | | |
|----------|------|------|------|------|------|
| N.º 1419 | 3063 | 3429 | 4817 | 5480 | 9036 |
|----------|------|------|------|------|------|

São, portanto, prevenidos os srs. portadores de obrigações de que, a contar do 1.º de janeiro de 1890, terá logar no escriptorio do Banco, na sua succursal no Porto e no Banco do Minho em Braga, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortisação das referidas 77 obrigações, que deixam, *ipso facto*, de vencer juro a contar do mencionado dia 1.º de janeiro de 1890.

Os portadores das obrigações de 4 1/2 %, que prefiram receber o coupon em Londres ou Paris, devem dirigir-se á séde d'este banco para lhes serem passadas as competentes ordens de pagamento.

O pagamento effectuar se-ha desde as 11 horas da manhã ás 2 da tarde em todos os dias não santificados.

Lisboa, 26 de dezembro de 1889.

BOLETINS FINANCEIROS

Bolsa de Paris. 28 de dezembro, de 1887

São excellentes as disposições do mercado, e se nenhum acontecimento se dé d'aqui até fim do anno, é quasi certo que a liquidação de dezembro se fará em boas condições.

A renda francesa muito firme, pela incessante procura de venda a contado, tem melhorado o seu curso; o 3 % sobe de 87,30 a 87,85; o amortisavel faz 92,35 e o 4 1/2, 106 francos.

Os fundos estrangeiros co servam-se sem numeração; a 65,90, o Portuguez, a 74,05 o Exterior; a 17,70 o Turco, a 88,25 o Hungaro e a 473 o Egypcio. Os russos continuam muito firmes a 93,20. Como se vê o curso do Russo 1880 e do consolidado tendem a subir mais e mais cada dia.

Os estabelecimentos de credito não teem, a bem dizer senão cotações nominaes. E' assim que o Banco de França espera em 4:00 o dividendo do 2.º semestre de 1889; o Credit Foncier está a 1:337 approximadamente, mas sem operações.

O Banco de Paris que fraquejou um pouco, por causa dos negócios brasileiros, e do banco do Brazil em especial, retomou todavia a alta de alguns francos; o Credit Lyonnais e Mobiliér está a 790 francos; o d'Escompte a 523.

Finalmente a Bolsa não podia estar mais socegada, ocupando-se de preferencia dos titulos publicos sem prestar attenção aos particulares como o Suez, Foncier, o Gaz etc. etc.

E' assim que o publico avulso tem buscado os valores baratos, procurando por isso o Panamá a 75 o Corintho a 135, tendo esta o 105, o Metaes a 40 e outras acções pequenas de minas d'ouro e cobre.

O desinteresse do publico pelos antigos valores e o seu gosto pelos novos demonstra por uma forma evidente que, na Bolsa, como em toda a parte, se está operando uma grande evolução financeira, e como muitos dos especuladores não estão ainda no segredo do movimento, resulta que um grande numero d'estes se abstêm, enfraquecendo o negocio.

E' esta, sem duvida, uma das causas principaes da penuria das transacções e do afastamento da clientella de que actualmente se queixam os banqueiros

Os caminhos de ferro franceses, conservam boa tendencia; enquanto ás accões dos estrangeiros, apenas teem soffrido pequenas modificações.

¹ O Norte de Hespanha baixou de 370 a 360; o Madrid-Zaragoza subiu de 303 a 310, o Madrid-Caceres cota-se a 212, e os Portuguezes a 625.

As receitas do 1.º de janeiro a 9 de dezembro, dão quasi todas augmento sobre igual periodo do anno anterior, tendo as Portuguezas um augmento de 1.114:666 francos, as Andaluzas 280:245 francos e as de Cáceres 255:581.

G. Pessard.

Lisboa 31 de dezembro de 1889.

Não finda o anno tão bem como começou. O juro no Banco de Inglaterra acaba de subir a 6%, segundo telegramma de hontem, 30. Como é sabido a alta do juro é ordinariamente decidida naquelle estabelecimento nas sessões de quinta feira quando o conselho se reune para o exame do balancete a publicar nesse dia.

Para que a elevação do juro se levasse a efeito fóra dos dias consagrados, necessário foi que a situação se tornasse bastante crítica, tanto mais que o Banco mostra sempre a maior relutância em elevar *officialmente* o juro a mais de 5%.

Felizmente a situação do nosso mercado continua satisfatória, graças em parte aos esforços do Banco de Portugal que tem continuado a importar ouro de Londres. Nos últimos quinze dias recebeu d'allí 250:000 libras ou 1.125 contos da nossa moeda.

A este desafogo relativo se devem em parte as favoraveis condições com que o thesouro collocou a nova serie de bilhetes da dívida fluctuante na importancia de 7:500 contos.

As praças nacionaes além de lhe offerecerem 11:722 contos quando o thesouro pedia 7:500 contos, como os titulos são de juro fixo, ao contrario do que succedia nas anteriores emissões, offereceram premios que representam uma reduccão no encargo nominal dos titulos. O thesouro obteve, assim, dinheiro a menos de $4\frac{1}{2}\%$, taxa nominal do juro dos titulos.

A baixa do cambio do Brazil, dificultando as remessas para a Europa, é presentemente a principal sombra no nosso horizonte monetario. O cambio do Rio, oficialmente a $25\frac{1}{4}$ d. parece que baixou a 22 d. Antes da revolução de 15 de novembro estava a $27\frac{1}{2}$ d. A baixa representa, pois, exactamente 20% de prejuizo na transferencia de capital do Brazil para Portugal! Eis o que a mudança de regimen politico no Brazil está custando ao nosso paiz!

Nos ultimos oito dias a baixa dos valores de dívida brasileira, tem atingido lá fóra, sobretudo em Londres, proporções de verdadeiro panico.

Infelizmente com o facto não podemos deixar de sofrer também prejuízo avultado, por quanto há cerca de um anno que principiou a desenhar-se tendência cada vez mais accentuada para emprego em títulos brasileiros d'importantes sommas de capital nacional, tendência que só a revolução de 15 de novembro veio sustar.

Não fecha, pois, também para nós, muito bem o anno. Se o juro está de 5 a 7% no nosso mercado, se as transacções de desconto se fazem, sem grande dificuldade, nem por isso deixa o capital nacional de correr o risco de soffrer grande corte, com os successos do Brazil. Se as nossas condições podiam ser peores, também podiam ser melhores ou antes deviam-o ser, se aquelles factos não se tivessem dado, sem vantagem alguma nem para o Brazil, nem para as demais nações com elle intimamente ligadas, por laços de sangue ou de interesse.

Nos ultimos quinze dias a nossa bolsa, depois de mostraf tendencia para alta apreciavel de cotações, declinou nos ultimos dias, mas ligeiramente, e mais como reflexo da apathia dos mercados externos do que por effeito de causas relacionadas com a posição dos diversos valores. No emtanto, as cotações são no geral superiores ás de fim de 1888 e por isso 1889 apesar de tudo, não foi dos annos de que tenha mais a queixar-se o especulador nacional, altista como é por feição.

B. dos Santos.

A' ULTIMA HORA

Em consequencia do atraso no fornecimento do papel especial para este novo anno, que en-commendámos á Companhia do Prado, não nos foi possivel cumprir o nosso invariavel preceito de dar o jornal no seu dia, logo de manhã, caso este que não se repetirá, e de que pedimos desculpa.

(As maiores cotigões vão soblinhadas as menores, em tipo mais neomano)

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

| BOLSAS | TITULOS | DIAS | | | | | | | | | | | | |
|----------|-----------------------------------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|---------|-----|---|
| | | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 23 | 24 | 26 | 27 | 28 | 30 | 31 | — |
| Lisboa | Acções C.º de Ferro Portuguezes | — | — | — | — | — | — | — | — | 110.000 | — | 112.000 | — | — |
| | “ Nacional | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | “ Carris de Ferro de Lisboa | — | — | 86.700 | — | 87.000 | 86.800 | — | — | — | — | — | — | — |
| | “ Ascensores “ “ | — | — | — | — | — | 72.000 | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. | C.º de Ferro Portuguezes | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | “ Nacional | 83.000 | — | — | — | 82.400 | 82.400 | — | 82.800 | — | — | — | — | — |
| | “ C. de F. Atravez d'Africa | 87.000 | — | — | — | 87.000 | 87.000 | — | — | — | — | — | — | — |
| Paris | Acções C.º de Ferro Portuguezes | 620 | — | — | 625 | 625 | — | 625 | — | 625 | 625 | 625 | 625 | — |
| | “ Madrid-Caceres-Portugal | 243 | 240 | — | 242,50 | — | — | 242 | 243,75 | — | — | — | — | — |
| | “ Norte de Espanha | 375 | 373 | 375 | 374,25 | 365 | 360 | 355 | 365 | 361,50 | — | 360 | 360 | — |
| | “ Madrid-Zaragoza-Alicante | 312,50 | 310 | 312,50 | 312,50 | 310 | 310 | 314,25 | 311,25 | 310 | — | 310 | — | — |
| | “ Andaluzes | 392,50 | — | — | — | 392,50 | 392,50 | 390 | — | 392,50 | — | — | — | — |
| Obrig. | C. de Ferro Portuguezes | 371,50 | 373 | 372 | 374 | 373 | 371 | 373 | 373 | 370 | 373,75 | 375 | — | — |
| | “ Madrid-Caceres-Portugal | 344 | 340 | — | — | — | 340 | 344 | 339 | 340 | 339 | 339,75 | — | — |
| | “ Norte de Espanha. 1.ª hypotheca | 388 | 388 | 386,25 | 387 | 338 | 387,25 | 387 | 388 | 387,25 | — | — | — | — |
| | “ C. de F. Atravez Africa | 485 | 485 | 485 | 485 | 485 | 485 | 485 | 485 | 485 | 485 | 485 | — | — |
| | “ C.º de Beira Alta | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Londres | Obrig. C. de F. Atravez Africa | 96 | 96,50 | 96,50 | 96,50 | 96,50 | 96,50 | 96,50 | 96,50 | 95,50 | 96,50 | 96,50 | — | — |
| Amsterd. | Obrig. C. de F. Atravez Africa | 96,75 | 96,25 | 96,25 | 95,75 | 96,25 | 96,25 | 95,75 | 95,75 | 96,75 | 96,75 | 96 | — | — |
| Bruxelas | Obrig. C. de F. Atravez Africa | 98 | 98 | 98 | 98 | 98 | 98 | 98 | 98 | — | 98 | 98 | — | — |

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

| COMPAGNA | LINHAS | PERÍODO DE EXPLORAÇÃO | RECEITAS NO PERÍODO | | | | DESDE 1 DE JANEIRO | | | | |
|-----------------------------|---------------|-----------------------|---------------------|----------|------------|------------|--------------------|---------------|----------------------|-------------|---------|
| | | | 1889 | | 1888 | | TOTAES | | DIFERENÇA A FAVOR DE | | |
| | | | KILOMETRAS | TOTAES | KILOMETRAS | TOTAES | 1889 | 1888 | 1889 | 1888 | |
| P. R. | P. T. G. | de a | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | |
| Antiga rede (1) | 3 9 Dezemb. | 580 | 50.400:000 | 86.379 | 380 | 48.740:000 | 83.982 | 2.608.740:000 | 2.444.700:000 | 167.040:000 | — |
| | 10 16 “ | “ | 57.592:000 | 99.296 | “ | 55.060:000 | 94.931 | 2.666.332:000 | 2.496.760:000 | 169.572:000 | — |
| Novo rede não garantida (2) | 3 9 Dezemb. | 82 | 3.060:000 | 37.347 | 82 | 4.064:000 | 49.524 | 305.444:000 | 283.286:386 | 20.454:644 | — |
| | 10 16 “ | “ | 3.775:000 | 46.036 | “ | 3.256:000 | 39.707 | 309.216:000 | 288.542:380 | 20.673:620 | — |
| “ “ garantida (3) | 3 9 Dezemb. | 468 | 3.308:000 | 49.690 | 452 | 2.363:000 | 45.546 | 495.243:000 | 435.347:440 | 59.865:860 | — |
| | 10 16 “ | “ | 3.752:000 | 22.333 | “ | 2.538:000 | 16.828 | 498.965:000 | 437.905:430 | 61.059:860 | — |
| Sul e Sueste | 26 2 Dezemb. | 475 | 15.004:610 | 34.582 | 364 | 10.735:280 | 29.737 | 599.406:505 | 505.763:965 | 93.342:540 | — |
| M. e D. | 42 18 Novemb. | 330 | 24.337:646 | 72.169 | 332 | 12.704:496 | 38.256 | 826.344:878 | 734.388:418 | 94.733:760 | — |
| | 19 25 “ | “ | 20.010:347 | 38.853 | “ | 24.888:709 | 65.929 | 816.354:491 | 733.476:827 | 92.874:368 | — |
| | 26 2 Dezemb. | “ | 18.502:749 | 54.449 | “ | 17.958:238 | 54.094 | 864.854:944 | 774.435:063 | 93.449:849 | — |
| | 26 2 Dezemb. | 253 | 8.332:675 | 32.935 | 253 | 7.578:985 | 29.956 | 356.786:037 | 302.238:077 | 54.547:980 | — |
| Beira Alta | 3 9 “ | “ | 9.437:942 | 36.448 | “ | 7.335:514 | 28.994 | 365.923:999 | 309.573:624 | 56.350:378 | — |
| Guimaraes | 19 25 Novemb. | 34 | 852:490 | 23.063 | 34 | 4.067:320 | 31.394 | 52.423:439 | 34.502:435 | 621:304 | — |
| | 26 2 Dezemb. | “ | 782:225 | 23.006 | “ | 700:983 | 20.647 | 32.903:664 | 32.203:420 | 702:344 | — |
| | 3 9 “ | “ | 895:020 | 26.324 | “ | 4.004:900 | 29.355 | 53.800:684 | 53.208:020 | 592:664 | — |
| H. P. | H. P. | | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas |
| Norte de Espanha | 3 9 Dezemb. | 2863 | 1.384:709 | 483.2863 | 4.463:350 | 514 | 66.303:442 | 64.548:368 | 4.786:774 | — | — |
| | 10 16 “ | “ | 4.364:608 | 475 | “ | 4.481:266 | 517 | 67.666:750 | 65.999:634 | 4.667:446 | — |
| Madrid-Zaragoza-Alicante | 3 9 Dezemb. | 2672 | 1.162:913 | 435.2672 | 994:843 | 372 | 50.393:444 | 48.268:444 | 2.124:997 | — | — |
| | 10 16 “ | “ | 1.172:338 | 438 | “ | 4.028:447 | 384 | 54.363:749 | 49.296:534 | 2.269:248 | — |
| Andaluzes | 19 25 Novemb. | 894 | 256:838 | 287 | 894 | 234:076 | 264 | 44.732:705 | 40.547:727 | 4.204:978 | — |
| | 26 2 “ | “ | 274.827 | 307 | “ | 233:563 | 264 | 42.027:532 | 40.781:294 | 1.446:244 | — |
| Almansa-Valencia-Tarragona | 24 30 Novemb. | 393 | 438:480 | 444 | 393 | 384:753 | 979 | 40.588:297 | 40.443:547 | 444:780 | — |
| Madrid-Caceres Portugal | 3 9 Dezemb. | 429 | 77.439 | 479 | 429 | 68.466 | 458 | 3.489:408 | 2.932:526 | 255:582 | — |
| | 10 16 “ | “ | 74.478 | 465 | “ | 64.608 | 450 | 3.260:286 | 2.998:433 | 262:453 | — |

(1) Comprende 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 Alfarelhos.

MALA REAL PORTUGUEZA

Parceria de navegação a vapor para o ultramar

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de janeiro proximo coube a sorte aos n.ºs

| | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5050 | 5511 | 5825 | 6425 | 7095 | 7596 | 8066 | 8454 | 9218 |
| 5075 | 5549 | 5829 | 6451 | 7178 | 7623 | 8067 | 8467 | 9235 |
| 5140 | 5567 | 5837 | 6473 | 7238 | 7666 | 8098 | 8503 | 9319 |
| 5180 | 5572 | 5887 | 6474 | 6242 | 7684 | 8104 | 8545 | 9334 |
| 5213 | 5574 | 5915 | 6476 | 7272 | 7712 | 8173 | 8555 | 9327 |
| 5224 | 5578 | 5920 | 6483 | 7326 | 7724 | 8187 | 8565 | 9379 |
| 5263 | 5607 | 5950 | 6535 | 7369 | 7731 | 8205 | 8650 | 9471 |
| 5303 | 5633 | 5966 | 6667 | 7391 | 7753 | 8213 | 8771 | 9558 |
| 5349 | 5646 | 6054 | 6713 | 7392 | 7765 | 8216 | 8779 | 9676 |
| 5356 | 5661 | 6092 | 6737 | 7393 | 7821 | 8217 | 8837 | 9697 |
| 5385 | 5674 | 6110 | 6740 | 7416 | 7826 | 8257 | 8885 | |
| 5389 | 5695 | 6138 | 6785 | 7467 | 7920 | 8293 | 8892 | |
| 5391 | 5720 | 6244 | 6796 | 7471 | 7935 | 8356 | 8947 | |
| 5402 | 5787 | 6308 | 6813 | 7531 | 7969 | 8367 | 8961 | |
| 5432 | 5788 | 6365 | 6861 | 7538 | 8001 | 8417 | 9006 | |
| 5456 | 5792 | 6383 | 6957 | 7541 | 8005 | 8434 | 9141 | |
| 5510 | 5806 | 6388 | 6985 | 7552 | 8047 | 8449 | 9163 | |

Em titulos de uma e n.º*

| | | | | | | | | |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 106 | 695 | 1301 | 2100 | 2716 | 2865 | 3321 | 3485 | 4331 |
| 110 | 741 | 1305 | 2236 | 2720 | 3066 | 3325 | 3721 | 4335 |
| 116 | 745 | 1351 | 2240 | 2721 | 3070 | 3446 | 3725 | 4856 |
| 120 | 1111 | 1355 | 2576 | 2725 | 3161 | 3450 | 4016 | 4860 |
| 251 | 1115 | 1976 | 2580 | 2856 | 3165 | 3466 | 4020 | 4931 |
| 255 | 1221 | 1980 | 2676 | 2860 | 3256 | 3470 | 4156 | 4935 |
| 691 | 1225 | 2096 | 2680 | 2861 | 3260 | 3481 | 4160 | |

Em titulos de cinco.

O pagamento de juro do semestre corrente e dos titulos com os numeros mencionados, será feito no dia 2 de janeiro proximo.

Em Lisboa no escriptorio da Empreza — No Porto, na Nova Companhia Utilidade Publica.

CONSULTAS

Regresso de taras vazias

Do nosso assignante que nos consultou já sobre um ponto de direito, com respeito ao regresso gratuito de taras recebemos a seguinte carta em resposta ao que dissemos em o nosso numero anterior.

Sr. Director.

«Venho pela presente dirigir-lhe os meus mais cordiales agradecimentos pela sua amavel resposta, no n.º 48 da sua estimavel folha, fazendo inteira justiça á sua imparcialidade e competencia bem reconhecidas.

Essa resposta, porém, sugere-me os commentarios seguintes, que lhe peço a fineza de publicar se não encontrar n'isso inconveniente.

1.º Que um caminho de ferro só pôde dar *a si proprio* as cartas de porte (duplicadas) cujo original tenha sido perdido pelos seus agentes; mas n'esse caso quem nos garante que, para o reembolso, elle as aceitará como os originaes perdidos?

2.º De duas uma; ou ha tarifas que concedem retorno de taras gratis ou não ha. No 1.º caso ao fazel-as o caminho de ferro provavelmente reparte o preço do transporte por metades entre o contheudo e a tara; no 2.º estabeleceria certamente uma tarifa de retorno muito reduzida.

3.º Resulta pois, que um caminho de ferro qualquer pôde estabelecer todas as tarifas que quizer com retorno gratuito das taras, contando mais ou menos com a perda de cartas de porte que lhe representará um beneficio certo, beneficio que lançará á *caixa negra* conta em uso em algumas companhias estrangeiras, para reembolsos de transportes... que raras vezes se effectuam.

4.º Como conclusão: um caminho de ferro recusando o reembolso pôde ser considerado um mau pagador, que se nega a pagar uma conta, só porque o créedor não pode apresentar-lhe o recibo original.

Mil agradecimentos pela sua hospitalidade e pedindo desculpa do abuso que d'ella faço, sou etc.

Respondemos:

1.º A duvida do nosso assignante é infundada. O documento que o caminho de ferro dá é sempre o bastante—seja original ou duplicado—para fazer fé para com elle proprio. Nem podia ser d'outra forma.

2.º Ha uma pequena diferença na maneira de interpretar a taxa,

por parte do nosso assignante. O tipo kilometrico não se divide por metade mas, na proporção do peso do contheudo e do duplo da tara, isto é, quando segue cheia e quando regressa vazia.

Supondo, por exemplo, o tipo do 20 réis por tonelada e kilometro para o cheio e considerando que o vazio (em vinhos) entra por 13 por cento n'aquelle peso temos a seguinte proporção:

| | | |
|----------|---------------------|-------|
| Vinho | 870 kilos a 20 réis | 17,40 |
| Tara | 130 " a 10 " | 1,30 |
| Regresso | 130 " a 10 " | 1,30 |
| Total | 1:130 | 20,00 |

3.º Nunca um caminho de ferro pôde calcular as suas tarifas contando com o não reembolso de parte das taras, visto que, se essa negativa é resultante da perda, pelo interessado, das cartas de porte, não pôde tomar por base dos seus calculos a possibilidade de um acto que a outro respeita.

4.º Concluindo, como o nosso amavel correspondente:—Quem recusa a satisfação de um debito, pelo facto do créedor não apresentar o documento não pôde nunca ser considerado mau pagador. O nosso interpellante não satisfará por certo uma letra que o saccador tenha perdido, embora da escripturação de sua casa conste essa operação, o que não o obriga senão perante a apresentação do documento.

A EMIGRAÇÃO

Recebemos d'um nosso assignante a seguinte carta, cuja publicação fazemos gostosos, por estarmos completamente de acordo com as opiniões n'ella expandidas:

Meu caro amigo

Estão chegando todas as semanas a esta cidade, os comboios chamados de operarios, com perto de mil individuos procedentes das provincias do norte, na maior parte engajados para o Brazil; sem que os governos tenham reparado n'esta calamidade nacional.

O paiz definha-se. O Alemtejo especialmente lucta com a falta de braços, e os que aparecem é por preços incompatíveis com a producção.

As nossas colonias carecem de portuguezes para o seu desenvolvimento e conveniente exploração da sua vastissima riqueza.

Os engajadores que só tratam das enormes vantagens que auferem, fingem acompanhar os pobres ignorantes que se vão expôr a uma morte certa, confiados nas promessas phantasticas que lhes fazem; e é vêr o espectaculo repugnante que se dá á chegada dos comboios na conduccão vigilante até aos paquetes para que não lhes escape o negocio.

A policia não se preocupa, nem toma quaesquer providencias.

E' preciso que o governo pense em difficultar a saída de individuos para o Brazil, que tanta falta fazem no paiz.

Ha um desequilibrio de população?

Estude-se e adoptem se medidas convenientes, porque no Alemtejo na trabalho remunerador.

Encaminhem-se os sobrantes para as nossas possessões e faça-se guerra aos engajadores.

Auxilie-se um «centro de trabalho» onde se conciliem os interesses do paiz com o dos trabalhadores, onde esses se dirijam, certos de que encontram quem promova a sua collocação, e os lavradores e proprietarios, encontram os braços de que necessitam.

Sem o concurso patriotico de todos, não me parece poder resolver-se um assumpto, a meu vêr, da maior importancia.

Declamações, é muito bonito, mas de obras é que se precisa.

V. que é Director de um jornal que já é tão importante e conhecido, parece-me que prestaria um bom serviço se levantasse esta questão.

A imprensa tem conseguido tantas coisas boas, é provável que consiga mais esta que muito a honraria.

«Guerra á emigração.»

Desculpe tomar-lhe o tempo e permitta me assigne

De V.

Muito att.^o e obrigado

C.

Lisboa, 24-12-89.

AS MACHINAS KRAUSS

A importante casa Krauss & C.^a, constructores de locomotivas, cujas sedes são em Munich (Baviera) e Qinz (Austria), comprehende actualmente tres estabelecimentos e dois caminhos de ferro locaes. A especialidade d'estes estabelecimentos consiste na construcção de locomotivas-tenders, do vantajosissimo sistema Krauss, as quaes pela sua larga superficie de aquecimento e pela sua força de tracção se tornam mais ligeiras que todas as machinas-tenders dos outros systemas

As machinas Krauss são construidas em todos os tamanhos e para diversas bitolas de via, para linhas principaes, secundarias, tramways, minas, trabalhos de terraplenagem, caminhos de ferro portateis, etc.

Além d'isso as officinas d'esta importante casa, occupam-se tambem da construcção de locomotivas, de qualquer outro sistema, para caminhos de ferro de cremalheira, locomotivas *Duplex*, locomotivas *Compound*, omnibus a vapor, bombas de incendio a vapor, apparelhos locomoveis de vacuo, rolos compressores a vapor, para estradas, gruas locomoveis, machinas fixas, caldeiras e reservatorios para usos diversos, etc.

Até ao presente anno de 1889, as officinas Krauss têm vendido mais de 2:300 locomotivas das quaes aproximadamente a metade, para paizes estrangeiros, a saber: Austria Hungria, Italia, Espanha, França, Suisa, Grecia, Suecia-Noruega, Russia, Turquia, Rumania, Hollanda, Belgica, Dinamarca, Japão, Australia, Brazil, Republica Argentina, Ilhas Canarias, etc., etc.

A primeira locomotiva construida nas officinas de Munich, pelo sistema Krauss, obteve a medalha de ouro (a mais elevada distincção) na Exposição Universal de Paris em 1867.

COMPANHIA DO GAZ

Realisou-se no dia 30 a assembléa geral d'esta companhia.

Antes de se entrar na ordem da noite a direcção, pela voz do sr. dr. Centeno, pediu a sua demissão e o concelho fiscal pediu tambem a sua, pela boca do srs. Abilio Lobo, sob proposta do sr. conde de Thomar.

Foram aceites uma e outra, e decidiu-se que se convocasse nova assembléa geral extraordinaria para a eleição dos novos corpos gerentes, que deve realizar-se d'aqui a 15 dias.

Usaram da palavra os srs. conselheiros Henrique Pires e Alves do Rio por parte da commissão encarregada de estudar o projecto de acordo para a fusão d'esta companhia com a do Gaz de Lisboa, e além d'estes os srs. Gabriel de Freitas, João Anastacio de Carvalho, Leonardo Torres e conde de Thomar.

A sessão correu bastante tumultuosa, chegando a haver alguns ápartes menos agradaveis para alguns dos oradores.

A mesa foi presidida pelo sr. dr. Ribeiro Vianna, ser-

vindo de secretarios os srs. dr. Santos Valente e Julio Goarmon.

LINHAS PORTUGUEZAS

Arganil.—Começaram com toda a actividade os trabalhos de fundação por ar comprimido na ponte do Mondego, para a linha de Arganil.

As terraplenagens estão muito adeantadas na primeira secção, e as obras d'arte principaes.

Podemos esperar que esta linha será aberta á exploração em 1890.

Beira Baixa.—Vae começar em breve o assentamento da via entre Abrantes e Villa-Velha; seguindo simultaneamente o assentamento das Sarnadas até Villa-Velha, pelo que se espera poder abrir o serviço até Covilhã em julho ou agosto.

Urbana de Lisboa.—Ao que se diz, ha ideia de abrir em fevereiro ou março á exploração provisoria a estação do Rocio, fazendo-se por alli o serviço para Cintra.

Tem ultimamente tomado grande incremento os trabalhos preparatorios da parte da estação, para esse fim.

Urbana do Porto.—Os trabalhos d'esta linha continuam avançando rapidamente. Concluiu-se já a boca de entrada do tunnel da China, faltando apenas poucos metros para se concluir o revestimento de cantaria do tunnel do Seminario. No tunnel da Ave-Maria vão começar com o revestimento de cantaria.

Procedeu-se ha poucos dias a abertura das emprietas de Construcção do tunnel central, dois lateraes e outras obras.

LINHAS HESPAÑOLAS

De Lorcas a Aguilas.—Está finalmente determinado que no dia 9 de fevereiro proximo, se effectue a festa da inauguração do caminho de ferro de Lorcas a Aguilas. As seis locomotivas que hão de funcionar no dito ramal, estão-se actualmente montando.

Nova estação.—Progridem com rapidez as obras de construcção da estação de Madrid, no caminho de ferro da Villa do Prado, sendo muito provavel que já no presente mez, se possa abrir á exploração o traçado até Navalcarnero.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Guatemala.—Um syndicato francez obteve do governo da republica de Guatemala, auctorisação para fazer construir um caminho de ferro, desde a capital d'aquellea republica até ao Oceano Atlântico.

O governo concede para a construcção da linha uma subvenção consideravel, além de uma garantia de interesse sobre o capital empregado.

A extensão da linha será approximadamente de 355 kilometros.

Na Italia.—Acaba de ser aprovado pelo governo italiano o projecto de construcção de uma nova linha ferrea na Italia, ligando Veneza com as cidades de Adria, Ravenna, Resina, Orvietto e Roma.

Em Veneza construir-se-ha uma ponte sobre os canais.

A extensão da projectada via ferrea será de 605 kilometros. A distancia entre Veneza e Roma será encurtada 475 kilometros por esta linha.

Estado Belga.—A administração dos caminhos de ferro do Estado Belga fundou ha pouco agencias

no estrangeiro, afim de que possa ter rapido conhecimento dos progressos e modificações introduzidas nas rôdes dos outros paizes.

Estas agencias estão encarregadas de multiplas missões, de uma grande utilidade para a administração dos caminhos de ferro acima mencionados.

Essas missões são as seguintes:

1.^o — Participar qualquer alteração nas tarifas dos caminhos de ferro estrangeiros.

2.^o — Estudar e propôr os meios de aumentar o tráfego das vias ferreas belgas.

3.^o — Estabelecer com os industriaes estrangeiros tratados especiaes para a installação dos caminhos belgas.

Na Alemanha, Italia, Austria e Suissa já se acham estabelecidas quatro agencias d'este genero, cujas sédes são respectivamente nas seguintes cidades: Francfort, Milão, Vienna e Bâle.

Brevemente se estabelecerão mais duas agencias na Turquia e Inglaterra, em Salónica e Londres.

A rede americana. — Segundo refere uma estatística, a extensão total das vias ferreas no continente americano é a seguinte:

| | |
|---------------------------|----------------|
| Estados Unidos | 250:000 milhas |
| Canadá | 20:000 " |
| Brazil..... | 8:500 " |
| Mexico | 8:020 " |
| República Argentina | 7:300 " |
| Chili..... | 2:700 " |
| Perú | 2:600 " |
| Cuba..... | 1:500 " |
| Uruguay | 550 " |
| Guadelupe | 340 " |
| Colombia..... | 287 " |
| Venezuela..... | 286 " |
| Costa Rica..... | 282 " |
| Martinica..... | 194 " |
| Nicaragua..... | 159 " |
| Jamaica..... | 151 " |
| Bolivia..... | 135 " |
| Equador | 120 " |
| Guatemala | 116 " |
| S. Domingos..... | 115 " |
| Guyaana francesa..... | 100 " |
| Trindade..... | 87 " |
| Honduras..... | 60 " |
| S. Salvador..... | 46 " |
| Barbuda | 42 " |
| Guyaana ingleza..... | 34 " |
| Porto Rico | 18 " |
| Total..... | 303:722 " |

Pelo que acima fica dito, se vê que em todo o continente americano e nas suas ilhas existem 303:722 milhas de caminhos de ferro em exploração. A extensão total das vias, que actualmente se estão construindo nos diferentes paizes d'aquelle continente, excede 27:000 milhas; a das vias que estão em projecto, com probabilidades de se construirem, é superior a 25:000 milhas; de forma que, d'aqui a pouco tempo, a America poderá contar mais de 360:000 milhas de caminhos de ferro.

O Uruguay. — O Sr. Almeida Rebello, consul d'esta república em Lisboa tem publicado no *Jornal do Commercio* uma interessante descrição do paiz, na qual se diz o seguinte:

"Caminho de ferro. — O Uruguay possue quatro linhas regulares de caminho de ferro, além de outras que se acham em construção. O caminho central do Uruguay, parte de Montevideu,

atravessando os departamentos de Canclones, Florida, Durarno até Santa Izabel, Tacuarembó, com um ramal, desde 25 d'agosto a S. José, sendo o seu percurso de 306 kilometros.

O caminho de ferro Nordeste de Montevideu, parte d'esta cidade atravessando o seu departamento, assim como os de Conclones e Minas, fazendo um percurso de 123 kilometros.

O caminho de ferro do Norte de Montevideu, na barra de Santa de Luzia, onde se acham os matadouros e se destribue a carne para os principaes mercados da cidade, 21 kilometros.

O Norueste de Urugnay parte da cidade do Salto, atravessa os departamentos do Salto e Artigas até Santa Rosa, d'aqui segue até Cuareim, onde se forma a comunicação com a linha Brasileira de Uruguayan, 178 kilometros.

Acha-se em construção a linha de Paysandu ao Rio Negro, onde se liga ao caminho de ferro central. As trez linhas reunidas transportaram no ultimo anno 401:064 passageiros.

Todas as linhas do caminho de ferro teem um extraordinario movimento com o transporte de mercadorias produzindo muitos milhares de pesos que tem renumerado os importantes capitais empregados com dividendos nunca inferiores a 7%.

Carris de ferro. — Montevideu possue sete linhas importantes; a União e Marofas, Paso del Molino, Este, Pocitos, Buceo e União, Norte e Reducto Oriental. Ha outras em construção.

A grande facilidade do transporte, contribue efficazmente para o desenvolvimento extraordinario das construções nos arrabaldes da capital onde se estão edificando novos quarteirões de casas. O preço das passagens está no alcance de todas as bolsas. O percurso de toda a cidade é de cerca de 15 réis, e de 20 réis para os arrebaldes.

O movimento de passageiros das linhas reunidas foi de quatorze milhões no ultimo anno.

Empregam se n'este serviço cerca de 2:000 cavallos.

As companhias teem carros apropriados para o transporte de mercadorias cujo movimento é extraordinario. Os dividendos nos ultimos 3 annos foram de 8 a 10%.

A estação de Moulineaux. — Na esplanada dos Invalidos, em Paris, vai-se construir uma grande gare, destinada a ser o ponto terminus da pequena linha da Moulineaux, que até agora terminava, como se sabe, no Campo de Marte.

Graças ás modificações que se vão operar, a nova gare constituirá para a Companhia dos caminhos de ferro de Oeste, uma testa de linha tão importante como as que esta companhia já possue nas gares de S. Lazaro e Montparnasse.

O novo projecto está actualmente submetido ás deliberações do conselho municipal, e consiste no seguinte:

1.^o Construção d'uma gare terminus na esplanada dos Invalidos, muito provavelmente do lado do ministerio dos negocios estrangeiros.

2.^o Construção da linha em trincheira, em todo o percurso.

3.^o Supressão completa das passagens de nível existentes e proibição de se estabelecerem outras.

4.^o Estabelecimento d'uma via destinada a ligar as oficinas, e elaboração d'um regulamento d'administração publica, que determine o serviço d'esta via.

5.^o Finalmente, a construção de estações nos seguintes pontos: esplanada, ponte da Alma, Campo de Marte, ponte de Grenelle, ponte de Mirabeau e rua Leblanc.

Este projecto interessa na generalidade, toda a grande rede de Oeste, ligando-se a nova estação com a de S. Lazaro, pela linha de Moulineaux e pela de Versailles (margem direita) com as direcções d'Argenteuil, e Norte, e linhas de Argenteuil da Normandia, a Pequena Cintura, e gare Montparnasse por Grenelle.

Como se vê a construção da nova gare, será d'uma utilidade considerável, tanto para o serviço das grandes linhas, como para o dos arrebaldes da cidade.

REPUBLICA ARGENTINA

De La Plata a Cordoba. — A camara dos deputados, da Republica Argentina, concedeu ao sr. Ben-Sashe & C^a auctorisação para estabelecer em uma nova via ferrea, que irá de La Plata a Cordoba, e construirem

um ramal de Mangrullo a Larguia, Santa Teresa e Rosario.

Os planos serão apresentados no prazo de seis meses a contar da data da assignatura do contracto. A extensão total da nova linha será de 1.045 kilometros.

O custo maximo por kilometro será de 18,000 piastras.

O Estado garante o juro de 5% durante 20 annos.

De S. Pedro a Rosario da Fronteira. — Foi aprovado pelo Congresso o projecto de um novo caminho de ferro, cuja construcção dará grande vantagem ás communicações regulares entre este paiz, e a Bolivia.

O mencionado projecto, que foi apresentado por M. Lewis Jones, consiste n'um caminho de ferro que irá de S. Pedro a Rosario da Fronteira, um importantissimo centro industrial, situado ao norte da Republica Argentina.

A nova linha, cuja extensão total será de 1:100 kilometros, encurtará cerca de 120 kilometros a distancia entre Buenos Ayres, e Rosario.

Novas linhas. — Como se verá pelo que adeante dizemos, estão-se construindo actualmente bastantes linhas ferreas na Republica Argentina, o que demonstra notavelmente os progressos materiaes que vae fazendo a florescente nação sul-americana, hoje uma das mais adiantadas do hemisphero occidental.

Temos em primeiro logar uma linha que ligará Bahia Blanca com a fronteira do Chili, seguindo ao longo do rio Negro, e passando por diversas localidades importantes, para ir ligar com Villa Ricardo o caminho de ferro de Montt. A extensão da linha não excederá a 1:000 kilometros, sendo o capital a empregar devidamente garantido pelo Estado, durante 20 annos.

Outra linha se está tambem construindo, e importan-tíssima, o caminho de ferro de Chavanne e Mottet, — cujo ponto de partida será em Villa-Maria, e o terminus em Mendoza, com tres ramaes que irão : de St.^o Agostinho a Cordova, de Dolores a Achiras, e de S. Pedro a S. João.

Trabalha-se tambem na construcção do expresso de Victoria, no caminho de ferro do Pacifico, o qual passará por S. Justo.

Além d'estes que actualmente se estão construindo, ha ainda os seguintes projectos :

A companhia *Buenos-Ayres Great-Southern Railway*, obteve do governo auctorisação para prolongar o ramal de Baraccas.

MM. Kincard, Costa & C.^a, tambem obtiveram do Congresso, a approvação do projecto para um novo caminho de ferro que irá de S. Braz Harbour, ás margens do lago Nahuel Huapi junto á fronteira da Patagonia.

Com algumas modificações tambem foi concedida auctorisação para se construir o caminho de ferro de Villa Mercedes, a Bahia Blanca.

Além d'isso tambem está aprovada pela camara dos deputados, a concessão feita a MM. Doer & C.^a para construirem no prazo de oito mezes um caminho de ferro de cintura em Buenos Ayres. Esta nova linha cujo ponto de partida será na estação de Nunez, do caminho de ferro do Norte, costeará o boulevard de circumvalação até ao rio Riachuello, cuja margem seguirá até á ponte de Alsina, alcançando o *Great Southern* na estação de Solo.

NOTAS VARIAS

Invento pasmoso. — Segundo consta ao nosso esclarecido collega *Electrical Review*, o grande e afamado electricista Edisson, comunicou aos organi-

sadores da Exposição Universal dos Estados Unidos, para celebrar o quarto centenario do descobrimento da America, que só para si precisa de um espaço cem vezes maior do que o que occupou na Exposição de Paris, para expor ao publico pelo menos, setenta dos apparelhos da sua invenção.

Entre estes apparelhos, figura mais notavelmente um que vae constituir o *non-plus-ultra*, dos modernos comprehendimentos scientificos, a que a electricidade tem impellido os homens eminentes d'este seculo, entre os quaes occupa Edisson, um logar proeminentissimo.

E' uma machina de longa vista, por meio da qual se poderá ver distinctamente a uma distancia affastada muitas milhas do ponto em que se encontra o observador.

«Assim, diz o nosso collega americano, poderá um habitante de New-York, por exemplo, vêr sua mulher «seus filhos ou amigos residentes em Boston, Philadelphia, Washington etc., com a mesma facilidade com que qualquer espectador collocado n'um theatro, pôde presenciar a representação d'uma peça.»

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Novas notas de expedição

Desde 1.^o de Janeiro de 1890 serão postas em vigor as *novas notas de expedição*, modelos I n.^{os} 8 e 9 em substituição das actuaes n.^{os} 24, 24 bis e 24.³⁰

Afim, porém, de se aproveitarem as actuaes notas que por ventura existam em poder do publico, serão estas admittidas nas estações da companhia até 31 de Março de 1890.

Previne-se o publico de que o custo de 2 exemplares d'estas notas é de 5 réis em todas as estações da Companhia e na Repartição Central dos Armazens ao Caes dos Soldados; e de que está terminantemente prohibido aos empregados das estações, o prestarem-se, por qualquer forma a preencher estes modelos.

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.

Pôdem pedir-se catalogos e listas de preços

A nova HARRISON KNITTER

MACHINA PARA FAZER MEIAS

Faz meias de algodão de qualquer estylo e tamanho, lisas e com ribetes. Faz to lo classe de vestidos, seja de lã, de seda ou de algodão, e em mais de 100 diferentes desenhos artísticos, tudo sem outros aparatoss. 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 dirigir a WILLIAM HARRISON, Privilegiado, 133, Portland St., Manchester, England.



Tem obtido os maiores premios, sempre triunfante.

Com Sellos de garantia.

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

Construcçao simples—Accão energica—Conservação facil

105:000 applicações até fim de 1887 em Inglaterra, no continente, Indias, America do sul, colonias, etc.

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

Agencias

Vienna I. Lothringerstrasse.
St.-Petersbourg, 21, Gd Italiankaja.
Berlin, Alt Moabit,
Forença, 21, Via Cavour.

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

JULIUS G. NEVILLE & C.^a—LIVERPOOL

MADRID, Puerta del Sol, 6—BARCELONA, Plaza de Palacio. 11

Representantes de **FALCON WORKS**. Loughborough, e de **DAVEY PAXMAN & C.^a** Colchester
Illuminação electrica, e toda a qualidade de apparelhos para electricidade.

Machinas dos mais aperfeiçoados systemas usados na Europa e America.
ENVIA-SE GRATIS O NOVO CATALOGO.

| | |
|--|---|
| Comissões, Consignações, Transitos | & C. ^a |
| AGENTES DE ALFANDEGA | |
| IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO | CASAS EM: |
| TRANSPORTES | |
| A FORFAI | MADRID, Jesus Maria, 6 — VALENCIA DE ALCANTARA (Hespanha) |
| LLOPIS & C. ^a | LISBOA, Rua Augusta, 188 |
| Esta casa tem correspondentes activos em todas as fronteiras e encarrega-se de qualquer commissão que lhe confiem. | |

SOCIEDADE ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUCCÃO DE

MALINES

DIRECTOR GERENTE — DIVOIRE

Material para Caminhos de ferro
e linhas americanas
Rodas para locomotivas, tenders,
wagons e tramwais.

FUNDIÇÃO E CALDEIRERIA MALINES—BELGICA

POZZOLANA DOS AÇORES

OU

CIMENTO HYDRAULICO

GERMANO SERRÃO ARNAUD

Lisboa—Caes do Sodré, 84, 2.^o

Material aprovado por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hydraulicas, tales 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 quaisquer proporções por maiores que sejam as exigencias dos pedidos, sendo 5 kilogrammas a quantidade minima para vendas.



EMPREZA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

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

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

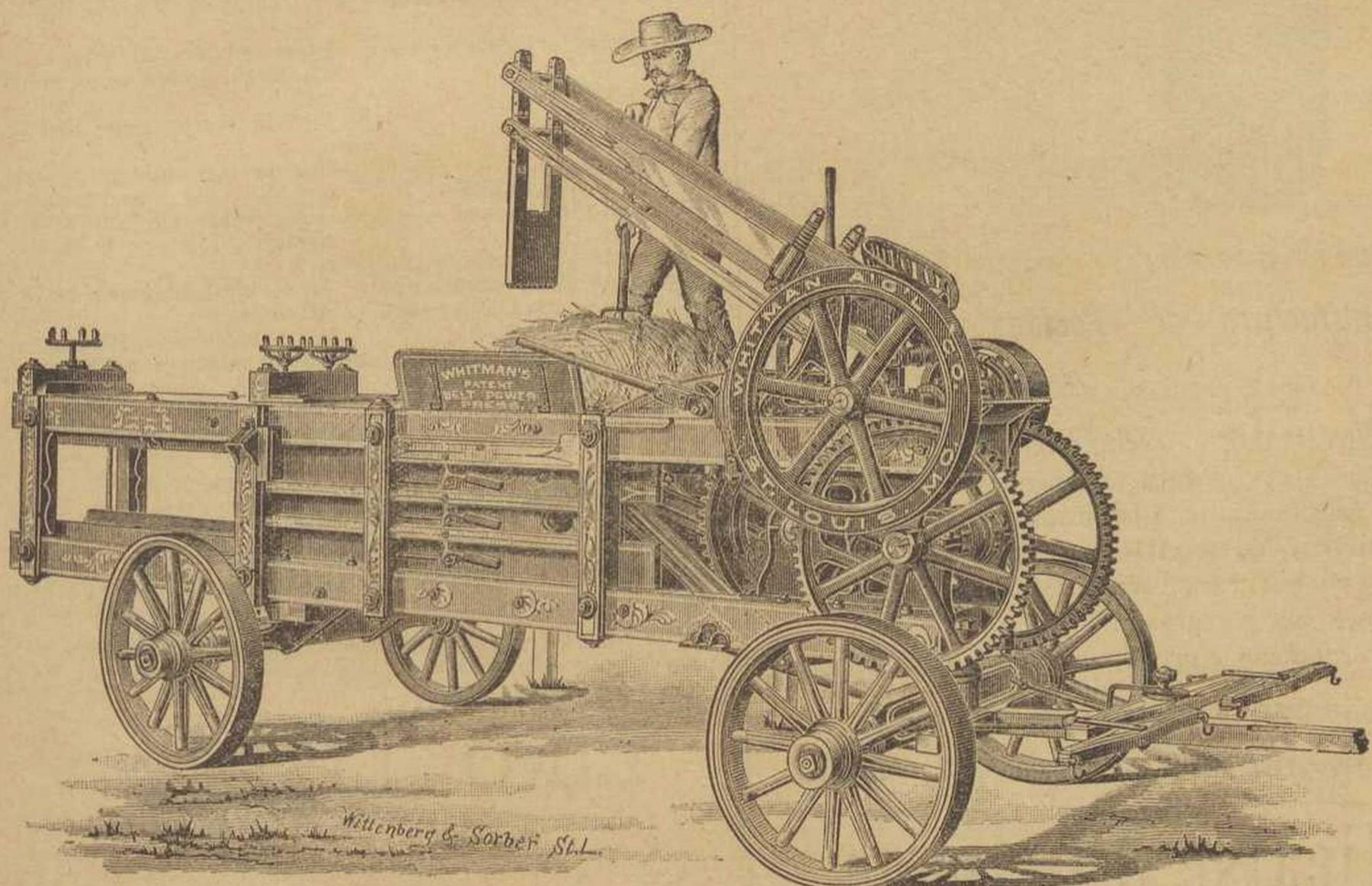
LISBOA

84, CAES DO SODRÉ 2.^o

O AGENTE

Germano Serrão Arnaud

Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza



PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO

WHITMAN

PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

Estas machinas são d'um transporte facil, trabalhando com a força de 4 cavallos, produzem 600 fardos por dia.

Movidas por 2 cavallos, com o auxilio de 3 homens, podem comprimir 200 fardos de 55 kilos cada um, em 10 horas de trabalho.

A força da pressão é de 300 kilogrammas por metro cubico e pôde regular-se com toda a facilidade, o tamanho e peso dos fardos.

São muito simples, solidas e de facil manejo, apresentam grande vantagem para o transporte da palha e feno, e tornam-se de immensa utilidade para os exercitos, a que estão adoptadas na Russia e Italia.

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

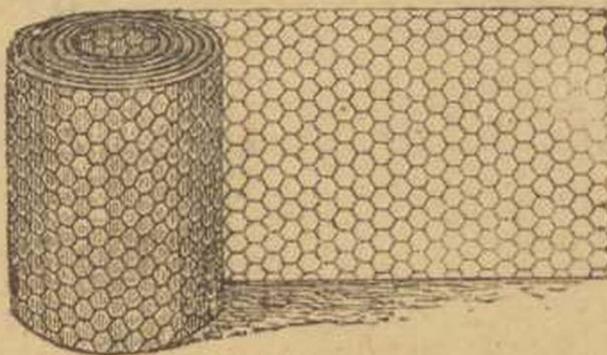
UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

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

FRANCISCO RIVIERE

BARCELONA E MADRID



Officinas em San Martin de Provensals (Barcelona)

Manufactura de Tecidos Metalicos

Chapas perfuradas e seda para peneiros

ESPECIALIDADES: Tecidos extra-fortes para minas — Rêdes sem fim para fabricas de papel continuo — Rêde galvanisada para jardins, capoeiras, etc.

Colchões metalicos, aperfeiçoados — Rêde com espinhos para cercados economicos — Artigos de peneireiro, por grosso.

Pedir catalogos e preços correntes aos escriptorios

BARCELONA, Ronda de San Pedro, n.º 60

Calle del Prado, 2, MADRID

Nicaise & Delcuve

LA LOUVIÈRE — BELGICA

OFFICINAS DE

CONSTRUÇÕES 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 hidraulicas

Carruagens, Wagons, Wagonetes, Tenders

Especialidade de roda com centro de ferro forjado
Sistema 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

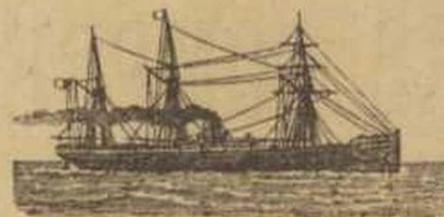
MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

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

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

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

LINO — LISBOA



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 20 o paquete «Tamar»

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

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.^{rs}
31, Rua dos Capelistas, 1.^o

PORTO
W. C. TAIT & C.^{rs}
23, Rua dos Ingleses, 23