

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

PUBLICAÇÃO QUINZENAL

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

POR CONTRACTOS COM AS DIRECÇÕES RESPECTIVAS

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

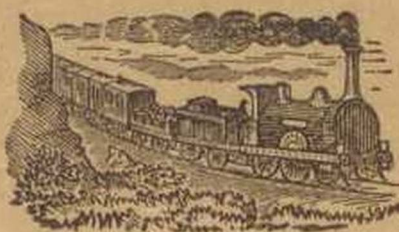
Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO, Chefe do serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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 do 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 Fiscalisação dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
A. de Vasconcellos Porto, Engenheiro Director dos Caminhos de ferro do Mondego.
Augusto Fuschini, 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 Gouvea, 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 Construcções.
E. Bartissol, Engenheiro Deputado do Parlamento francez.
Euzébio 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. Candido 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 do 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, Secretario da Companhia Nacional de Caminhos de ferro.
P. Ignacio Lopes, Engenheiro Director dos Caminhos de ferro meridionaes.
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 francez.
U. F. Borges de Castro, Engenheiro da Direcção da Fiscalisação 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

1891

ASSIGNATURA

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

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	171	Estatistica da estação do Rocio.....	335
Africa (A) ingleza.....	118	Carris de Ferro do Porto.....	387	Estatistica geral dos Correios Telegra-	54
Aguilas (De) a Pulpi.....	45	Carruagens de luxo.....	107	phos e Pharoas.....	43
Ainda Lourenço Marques.....	71	Carta da Russia.....	307	Estatistica de Portugal.....	250
Alcantara (De) a Cascaes.....	119, 203	Cartas de Lourenço Marques 190, 226,	307	Estudo de tarifas.....	366, 382
Alcantara-Mar a Pedrouços.....	251	Carteira dos Accionistas 6, 56, 72, 88, 103,	384	Estudo sobre a exploração de caminhos	333
Alcoy (De) a Gandia.....	234, 250	120, 136, 152, 168, 191, 203, 232, 248,	384	de ferro.....	172
Alfandega do Porto (De) a Leixões.....	282	296, 335, 368.....	354	Exploração e organização d'um caminho	347
Almansa-Valencia e Tarragona.....	103	Carvão de Belmez.....	22	de ferro inglez 218, 230, 246, 278, 294,	76
Amabilidade de collega.....	234	Carvão (O) em França.....	119	310.....	103
Americano (O) da Marinha Grande.....	4	Casa (A) Nicaise & Delcuve.....	338	Exportação (A) de metaes.....	119
Americanos (Os) de Lisboa.....	282	Casa (A) Trayvou.....	355	Exposição geral do reino da Bohemia	22
Americanos em Setubal.....	181	Catalunha (Na).....	138	em 1891.....	44
Annexo (O) á estação central de Lisboa.....	246	Central de Santarem.....	35	Extravios e avarias.....	386
Anuario estatístico de Portugal em 1886.....	23	Central do Rocio.....	35	Fabrica de acumuladores em Madrid.....	386
Antilhas (Nas) hespanholas.....	250	Central Ultramarino.....	354	Fabrica de Sacavem.....	215
Apeadeiro da linha de Sueste.....	338	Ciano Sant'Anna (De) a Soto del Rei.....	186	Fiscalisação do Governo.....	362
Apeadeiro de Garrovillas.....	317	Coimbra (De) a Arganil 119, 335.....	216	Fogo (O) da Companhia Perseverança.....	248
Apreciações do tratado anglo-portuguez.....	180	Colonias de Cabo e Natal.....	260	Foz-Tua a Mirandella.....	177
Architectura (A) do edificio principal.....	92	Commemoração.....	250	Freio de vacuo automatico.....	337
Arganda (De) a Colmenar de Oreja.....	11	Commercio (O) britannico.....	338	Fusão de companhias.....	347
Arganil.....	154	Commercio Portuguez 54, 139, 151, 248,	338	Geradores (Os) Belleville 134, 218, 309,	76
Arrematações.....	389	310.....	338	Granada (De) a Calahonda.....	103
Ascensor Camões-Estrella 91, 242, 258,	345	Companhia (A) Carris fóra da lei.....	338	Guisona (De) a Pons.....	119
273, 305.....	354	Companhia das Dokas do Porto.....	338	Historia (A) da iniciativa.....	22
Ascensores de Lisboa 3, 91, 120, 171,	182	Companhia de Salamanca á Fronteira de	338	Inauguração (A) da linha de Santa Com-	386
229.....	355	Portugal.....	338	ba a Vizeu.....	216
Ascensores (Os) hydraulicos.....	319	Companhia de Viação Urbana a Vapor.....	338	Indemnisação (A) de Lourenço Marques.....	248
Ascensor no Funchal.....	386	Companhia do Gaz.....	338	Industrias portuguezas 71, 219.....	260
Asco (De) a S. Carlos de Rapita.....	58	Companhia dos caminhos de ferro por-	338	Industria (A) Siderurgica 145, 161, 188,	177
Assembléa geral.....	203	tuguezes da Beira Alta (Relatorio do	338	193, 209.....	250
Associação Industrial Portugueza.....	141, 191, 220, 237, 252, 267, 284, 300,	Conselho d'Administração).....	338	Iniciativa (A).....	295
Atravez da Africa.....	322, 339, 357, 371.....	140	338	Inquerito industrial.....	91
Avisos de servico 13, 46, 61, 77, 92, 107,	389	Companhia (A) Madrid-Zaragoza.....	338	Inquerito industrial da commissão metal-	71
141, 191, 220, 237, 252, 267, 284, 300,	87	Companhia Real dos Caminhos de Ferro	338	lurgica.....	13
322, 339, 357, 371.....	92	Atravez d'Africa (Relatorio do	338	Inspeção.....	318
Banco do Povo.....	368	Conselho d'Administração) 28, 60.....	338	Insulto inglez 34, 50.....	12
Barcelona (De) a Sarria.....	387	Companhia Real dos Caminhos de ferro	338	Invento pasmoso.....	251
Beira Baixa 11, 91, 214, 264, 282, 298,	214	portuguezes.....	338	Jativa (De) a Alcoy.....	306
318.....	76	Companhia Real dos Caminhos de ferro	338	La Plata (De) a Cordoba.....	59
Bilbao (Em).....	214	portuguezes (Relatorio de Conselho	338	Lebouheyre (De) a Sabres.....	92
Bilhetes de assignatura.....	104, 120, 136, 152, 168, 216, 232, 280,	d'Administração) 203, 219, 236, 266,	338	Lei do sello.....	51
Boletins financeiros 7, 24, 40, 55, 72, 88,	384	283, 320, 339, 356.....	338	Leixões-Salamanca.....	264
104, 120, 136, 152, 168, 216, 232, 280,	171	Companhia Transatlantica.....	338	Lerida (De) a França.....	338
296, 368.....	171	Concessões de americanos.....	338	Liga Patrioca do Norte.....	370
Braga (De) a Monsão.....	171	Conclusão da rede de caminhos de fer-	338	Liñares (De) a Almeria.....	319
Cabanas (De) a Toledo.....	319	ro entre o Douro e o Minho.....	338	Liñares (De) a Puertollano.....	368
Cadiz (De) a Villamartin.....	292	Concursos.....	338	Linha (A) de Calahonda.....	92
Caixa de soccorros dos caminhos de fer-	313	Conflicto (O) anglo-portuguez.....	338	Linha (A) de Canfranc 214, 264.....	335
ro do Sul e Sueste.....	275	Congresso de Caminhos de Ferro.....	338	Linha (A) de Carolina.....	235
Camara Municipal de Cintra.....	309	Conselhos superiores (Os) e as tarifas	338	Linha (A) de Laviana.....	338
Caminho de ferro (O) atravez do Sahará.....	251	65, 97.....	338	Linha (A) de Liñares a Almeria.....	370
Caminho de ferro (O) atravez da Siberia.....	383	Consultas.....	338	Linha (A) de Manresa a Berga.....	368
Caminho de ferro central de Viscaya.....	138	Contractos de transporte.....	338	Linha (A) de Mormugão.....	92
Caminho de ferro (O) do Canadá.....	138	Cotações dos titulos de caminhos de fer-	338	Linha (A) de Mossamedes.....	318
Caminho de ferro de Canfranc.....	138	ro, nas bolsas de Lisboa e estrangei-	338	Linha (A) de Puigcerda.....	191
Caminho de ferro de Chaves.....	289	ro, 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137,	338	Linha de Santa Combadão a Vizeu 129, 191,	119
Caminho de ferro de Colonisação (Ca-	250	153, 169, 192, 200, 217, 233, 249, 265,	338	Linha (Uma) em S. Thomé.....	250
minho de ferro de Mossamedes) 225,	123, 150	281, 297, 312, 336, 353, 369.....	338	Linha ferrea (A) de Villabona a Avilés.....	282
241, 257.....	318	Cumulo (O) do exagero.....	338	Linha ferrea em projecto.....	251
Caminho de ferro de cremalheira.....	191	Demanda.....	338	Linha prolongada.....	338
Caminho de ferro de Cuba.....	122, 155	Descanço (O) ao domingo.....	338	Linha subvencionada.....	250
Caminho de ferro (O) de Grana la.....	355	Direcção das Obras Publicas do distric-	338	Linha Urbana do Porto.....	178
Caminho de ferro de Lourenço Marques	377	to de Faro.....	338	Linhas colonias da Hespanha.....	122
203, 331.....	387	Direcção fiscal.....	338	Linhas estrangeiras 11, 26, 45, 60, 75, 92,	387
Caminho de ferro (O) de Mormugão 214,	289	Directos (Os).....	338	128, 139, 155, 172, 191, 215, 235, 251,	387
Caminho de ferro de Mossamedes 191,	250	Directos de Hespanha.....	338	266, 282, 299, 319, 338, 356, 370.....	74
203, 210, 225, 241, 257.....	151	Distincção merecida.....	338	Litoral do Algarve.....	367
Caminho de ferro de Sangüesa.....	151	Dokas do Porto e Caminhos de Ferro	338	Loanda (De) a Ambaca 59, 250, 264,	91
Caminho de ferro do Congo.....	123, 150	Peninsulares.....	338	298.....	122
Caminho de ferro do Meridiano.....	318	Duas pontes gigantescas.....	338	Loanda (De) a Quilundo.....	355
Caminho de ferro do Zambeze.....	114	Elevador (O) Camões-Estrella (vidé o	338	Lorca (De) a Aguilas.....	81, 250
Caminhos de ferro electricos (Systema	151	Ascensor).....	338	Lorca (De) a Huercal Overa.....	130
Sprague).....	332	Elgoibar (De) a San Sebastian.....	338	Lourenço Marques.....	11
Caminho de ferro em Sumatra.....	44	Emigracão (A).....	338	Madrid (De) a Navacarnero.....	338
Caminho de ferro industrial.....	70	Emissão (A) da Companhia Real.....	338	Maiores e menores cotações mensal e annual	8
Caminhos de ferro (Os) do mundo.....	154	Empregados (Os) do Minho e Douro	338	dos titulos de caminhos de ferro por-	36
Caminhos de ferro no Africa Oriental.....	85	154.....	338	tuguezes e hespanhoes, nas bolsas de	122
Caminhos de ferro secundarios em Hes-	235	Empreitadas geraes.....	338	Lisboa e estrangeiro, em 1889.....	10
panha.....	33	Encomendas postaes.....	338	Mais ameaças.....	
Caminhos de ferro de interesse geral no	338	Entre Collegas 58, 118, 135, 149, 294.....	338	Mais duas concessões.....	
continente de Portugal.....	329	Espagne et Portugal.....	338	Mala Real Portugueza.....	
Caminhos de ferro de via reduzida.....	351	Espagnols (Les) au Maroc.....	338		
Caminhos de ferro (Os) dos Estados da	171	Estabelecimento portuguez em Madrid.....	338		
Europa em 1890.....		Estação (A) Central do Rocio.....	338		
Caminhos de ferro electricos.....		Estação do Campo Pequeno.....	338		
Campanhã (De) á Alfandega do Porto.....		Estação do Rocio.....	338		
		Estação de Seseña.....	338		
		Estado financeiro.....	338		
		Estatistica Commercial.....	338		

	PAG.		PAG.		PAG.
Malzaga (De) a S. Sebastião.....	92	Primeiras paginas.....	277	Viagens á Suissa.....	230
Manifestação.....	101	Producto total das linhas portuguezas		Viagens á Suissa, Allemanha e Italia.....	248
Manifestações estrangeiras 36, 50.....	71	em 1889 6.....	19	Viagens á Suissa e Belgica.....	212
Manresa (De) a Berga.....	355	Progresso da rede da Hespanha.....	155	Viagens circulatorias.....	211
Marcilla (De) a Alsásua.....	251	Quebras naturaes que experimentam as		Viagens de recreio a Sevilha.....	91
Medina del Campo (De) a Calatayud.....	75	mercadorias durante o tempo de trans-		Villabona (De) a Avilés.....	171
Mentira de inglez.....	306	porte.....	18	Viscaya (De) a Guipuscoa.....	387
Mercês honorificas.....	235	Ramaes de tramways.....	338	Zaragoza ao Mediterraneo.....	45
Meridionaes.....	234	Ramal d'Alfarellos 155.....	318	Zaragoza (De) a Reus.....	251
Metropolitano (O) Eiffel.....	234	Ramal de Cascaes.....	318		
Mira (De) a Cantanhede.....	203	Ramal de Vizeu 23, 59, 119, 264.....	282		
Monistral (De) ao mosteiro Monserrat	298	Ramal projectado.....	251		
Mora (De) a S. Carlos de Rapita.....	171	Rapidos (Os) do Porto.....	58		
Mormugão.....	335	Real Associação Central da Agricultura	86		
Mossamedes.....	155	Receitas dos caminhos de ferro 9, 25, 41,			
Murcia (De) a Granada.....	264, 387	57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 192,			
Museu Industrial e Commercial do Porto	24	200, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 312,			
Navios sobre carris.....	279	336, 353, 369.....	385		
Necrologia 86, 217, 292.....	383	Recenseamento (O) geral da população.....	351		
Nossa (A) planta de Lisboa e as gravu-		Rede africana.....	154		
ras d'este numero.....	187	Rede argentina.....	149		
Nosso (O) protesto.....	34	Rede (A) das ilhas Baleares.....	251		
Nossos assignantes (Aos).....	187	Rede de toda a Franca.....	43		
Notas de viagem 5, 21, 39, 52, 69, 84, 99,		Rede (A) dos Estados Unidos 42, 55.....	72		
116, 131, 148, 198, 212, 228, 244, 262,		Reforma de tarifas.....	335		
276, 293, 307, 333, 349.....	364	Representação.....	119		
Notas varias 13, 27, 45, 76, 172, 299, 319,		Reus (De) ao rio Ebro.....	338		
370.....	388	Rodas para wagons com eixo indepen-			
Note sur la nouvelle gare centrale de		dente.....	354		
Lisbonne.....	367	Salamanca (De) á Fronteira.....	23		
Nova avenida e elevador.....	298	Salamanca (De) a Peneranda.....	74		
Nova Companhia de Ascensores Mecha-		Santa Comba a Vizeu 250, 298, 318.....	354		
nicos de Lisboa.....	68	Santander (De) a Cabezan de la Sal.....	215		
Nova estação.....	11, 45	Santander (De) a Sardinero.....	338		
Nova (A) lei do sello.....	346	Santander (De) a Solares.....	282		
Nova linha.....	91	Santarem a Vendas Novas.....	135		
Nova rede de caminhos de ferro.....	92	Santarem e os meridionaes.....	102		
Nova tarifa.....	309	Segunda via.....	91		
Nova tarifa (A) de operarios.....	98	Signaes de alarme.....	263		
Novas linhas.....	13	Siguenza a Utrillas.....	23		
Novas locomotivas-tenders (As).....	183	Sociedade Braine Le Comte.....	384		
Novas notas (As) de expedição da Com-		Société Cockerill.....	100		
panhia Real.....	20	Sobre o rio Lena.....	122		
Novo (O) imposto do sello.....	290	Soria (De) a Sanguesa.....	23		
Novo material.....	203	Soto del Rey (De) a Ciano Sant'Anna.....	171		
Novo (O) trem real.....	379	S. Pedro (De) a Rosario da Fronteira.....	13		
Novos caminhos de ferro.....	191	S. Sebastião (De) a Bilbao.....	122		
Obras Publicas de Lamego.....	23	Subscrição nacional para a defeza do			
Officinas de locomotivas.....	378	paiz 133, 40, 65, 81, 97.....	187		
Oviedo (De) a Infiesto.....	191, 355	Submarino (O) portuguez.....	381		
Paragem de um passageiro n'uma esta-		Sul e Sueste.....	214		
ção anterior á do destino.....	295	Supressão de quarentenas.....	347		
Paris contra o Metropolitano.....	277	Suspensão de trabalhos.....	319		
Pasajes (De) a Pamplona.....	215	Systema Saxby & Farmer.....	186		
Pssagem de nivel em Alcantara.....	350	Talavera (De) a Almorchon.....	338		
Passagens de nivel.....	251	Tarifa (A) e o tunnel do Rocio.....	147		
Passagens para caixeiros viajantes.....	308	Tarifas de collegiaes.....	84		
Patentes de invenção 90, 106, 138, 154, 167		Tarifas de transporte 20, 37, 52, 67, 130,			
Pedido de concessão.....	387	148, 165, 189, 202, 211, 227, 262, 292,			
Peneranda (De) a Aguila.....	60	364.....	380		
Pessoal da Companhia Nacional.....	119	Tarifas rasoaveis.....	347		
Pessoal da Companhia Real 23, 103, 154,		Temporada de banhos do mar e aguas			
163, 190, 298.....	18	mineraes em 1890.....	101		
Pessoal do Minho e Douro.....	386	Tentativas micrographicas.....	250		
Plasencia (De) a Astorga.....	382	Torres Novas a Alcanena.....	314		
Ponte de Almondra.....	387	Trabalhos importantes.....	209		
Ponte de Villa do Conde.....	38	Tramway (Um) em Madrid.....	60		
Ponte de Forth 74.....	114	Tramway em Oviedo.....	338		
Ponte (A) dos Canicos.....	368	Transporte de carvão.....	59		
Ponte (Uma) em Bilbao.....	124	Transsahariano (O).....	338		
Ponte (A) sobre a Mancha.....	27	Transversal (A) de Hespanha.....	298		
Pontes de Leste.....	234	Tratado (O) luso-britannico.....	270		
Pontevedra (De) a Carril.....	387	Travessas (As) em ferro Z.....	94		
Porto (De) de Grao a Betera.....	387	Tunnel (O).....	183		
Porto de Santa-Maria (De) a Rota 23.....	122	Tunnel O de Argentera.....	298		
Porto de Santa-Maria (De) a Sanlucar		Tunnel de Canfranc.....	335		
Portugalete (De) a Punta de las Cuartas		Tunnel de S. Bento.....	103		
Pova a Famalicão.....	154	Tunnel (O) do Conde Barão.....	282		
Premios.....	235	Tunnel de Zamacuco.....	355		
Prescrições sanitarias.....	280	Union (La) e el Fenix Español.....	202		
Progresso (O) das pontes de alvenaria.....	81	Urbana de Lisboa 11.....	171		
Projectos de lei.....	215	Urbana do Porto 11, 191, 203.....	263		
Prolongamento de linha.....	155	Valle do Lima.....	171		
Prolongamentos d'um caminho de ferro		Valencia (De) a Grao.....	215		
Propriedade de titulo.....	123	Viação a vapor sobre estradas ordinarias	170		
Prosperidade d'uma Companhia.....	45	Viação (A) em Lisboa 19, 38.....	229		
Protesto contra a Inglaterra.....	167	Via dupla.....	318		
Publico (Ao).....	43	Via estreita.....	355		
Puente-Genil De a Linares.....	355	Viagem de recreio.....	74		

Legislação relativa ás diferentes linhas

Beira Alta—N.º 64, 67.....	71
Beira Baixa—N.º 50, 51, 52, 54, 55, 57,	
58, 66, 67.....	71
Braga ao Bom Jesus.....	49
Cascaes—N.º 54, 58, 61, 63, 66, 67.....	72
Coimbra a Arganil—N.º 49, 52, 54, 57,	
59, 61, 62, 63, 64, 66.....	69
Foz-Tua a Mirandella—N.º 49, 57, 62,	
66.....	69
Faro a Villa Real.....	51
Leste e Norte—N.º 49, 51, 52, 54, 56,	
57, 61, 66, 69.....	71
Lisboa-Cintra-Torres—N.º 56.....	64
Loanda a Ambaca.....	69
Lourenço Marques—N.º 59, 62.....	69
Mossamedes.....	67
Santa Apollonia à Bemfica—N.º 50, 52	
Santa Comba a Vizeu—N.º 49, 51, 53,	
59, 61, 62, 64, 67, 69.....	72
Sul e Sueste—N.º 51, 52, 59, 65, 67.....	71
Torres Novas a Alcanena.....	64
Torres-Figueira-Alfarellos—N.º 57,	
64.....	70
Urbana de Lisboa.....	59
Vendas Novas a Santarem—N.º 49,	
51, 58.....	64

Legislação geral

Sobre a comissão para o estudo de	
Tarifas.....	N.º 51
Determinando que seja ouvido o	
Conselho Superior d'agricultura.....	53
Transito de mercadorias, sua fiscali-	
sação.....	57
Auctorisando uma emissão d'obriga-	
ções.....	62

Annexos dos numeros d'este anno

Tarifas da Beira Alta

N.º 6 G. V. Bilhetes de ida e volta.. N.º 65

Tarifas da Companhia Nacional

N.º 1 P. V. Mercadorias na linha de Vizeu..... N.º 71

Tarifas da Companhia Real

N.º 1 G. V. Generos frescos, comes-	
tiveis, etc.....	53
" 2 " " Collegiaes e professores.....	53
" 4 " " Metallico e valores.....	71
" 6 " " Telegrammas.....	53
P. n.º 1 G. V. Comboios d'operarios.....	57
P. " 2 " " Telegrammas.....	61
P. " 3 " " Volumes pequenos.....	67
N.º 6 P. V. Touros e animaes fero-	
zes.....	53
M. L. n.º 1 G. V. Peixe e generos	
frescos.....	67
" " " 1 A. P. V. Mercadorias	
diversas.....	63
" " " 6 G. V. Bilhetes por pre-	
ços reduzidos.....	57
Da Central de Lisboa.....	57
" " de Santarem.....	n.º 58 e 61
" " do Porto.....	57
" Linha Urbana de Lisboa.....	60
" Temporada de banhos.....	62

Tarifas do Minho e Douro

N.º 4 P. V. Cereaes..... N.º 72

Annexos diversos

Modelo de notas de expedição.....	N.º 51
Guia e planta da cidade de Zurich.....	60
"Raquette" do ascensor Camões-Es-	
trella.....	n.º 66 e 68

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑIA

Contendo uma Parte Official por despacho de 5 de Março de 1888 do Ministerio das Obras Publicas

PROPRIETARIO DIRECTOR—*L. de Mendonça e Costa* I 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 hespanhoes 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 Lorcás a Aguilas, Nova estação*—Linhas estrangeiras, *Guatemala, Na Italia, Estado Belga, A rede americana, O Uruguay, A estação de Moulineaux*—Republica 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 REDE 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 differentes pareceres das commissões da camara 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 difficuldades, objectando-se principalmente, que da construção dos caminhos de ferro propostos, resultariam consideraveis encargos para o paiz, sem compensação equivalente. Os embarços e difficuldades 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 á exploração dos caminhos de ferro, embora a sua acção tenha sido limitada a pequenas zonas do paiz.

Os primeiros caminhos de ferro construidos em Portugal, deram realmente resultados inferiores aos que se haviam previsto, e naturalmente d'ahi veio a falsa ideia da que a crise politica 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 espiritos timoratos e receiosos sempre dos effeitos 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 estatisticas 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 registrar 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 attesta 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 em 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 capitaes 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 despesas 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 ellas 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 augmento de 330:697 habitantes na população do continente, o que corresponde á 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 augmento n'essa zona fôra n'aquelle periodo de 116:764 habitantes, ou seja de 0,116 por hectare, augmento muito superior como se vê, á media geral do paiz.

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

Isto é muito mais sensível 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 sofram com a execução das novas linhas ferreas, antes pelo contrario, a urgencia d'essa construção 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 productos similares aos nossos, nos mercados estrangeiros.

A nossa vizinha Hespanha augmenta 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 francezes os seus vinhos em concorrência com os nossos.

Sem entrar na descripção minuciosa de todas as linhas ferreas que formam o plano da nova rede, porque para isso necessitaríamos de maior espaço, para dar 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 submetteu á approvação da camara, 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 provincia 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 empreendimento. É possível que durante a execução 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 produção 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 difficuldade até ao ponto da margem do rio Lima, em que começa a navegação regular. O caminho de ferro trará portanto um immenso 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 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 Lindoso até a fronteira de Hespanha, permittirá o transito para o porto de Vianna, de muitos productos e gados da provincia hespanhola, que confinam connosco por aquelle lado.

Finalmente o caminho de ferro ligará entre si, de modo mais directo e conveniente as mais importantes povoações da provincia do Minho, sem prejudicar a exploração das linhas do Estado, que são destinadas a servir trafico differente, 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 provincias 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 provincia do Minho, poderá ser facilmente visitada por nacionaes e estrangeiros, que terão occasião de admirar as bellas com que a natureza dotou amplamente aquella rica e pittoresca provincia.

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 comparavel 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 construção 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 empreendimento.

Lisboa, 30 de dezembro de 1889.

M. A. d'Espregueira.

ASCENSORES DE LISBOA

Está affecta 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 distinctos 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 Mestros, da Silva e ainda mesmo a de S. Pedro de Alcantara, junto á egreja de S. Roque, além de outras.

Que o systema 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 faixa occupada 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 favoravel áquellê 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 incontestavel utilidade na sua construcção.

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

A proposito vem dizer que só até 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 OFFICIAL

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 auctorisação que solicita, ficando sujeita para a construcção e exploração do dito ramal ás condições indicadas no alvará acima mencionado, considerando-se para todos os effeitos 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 contém.

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 selo 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.

Sello de verba=Lisboa.

Pagou 100\$000 réis de sello.

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

Pagou 3\$180 réis de emolumentos e imposto adicional pela guia n.º 188 da serie de 1889.—*E. Marcelly 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 parcelas 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 parcelas, marcadas nas plantas parcelares, 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 defeza 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 approvar 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.ª 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 possivel de Santarem, e por fórma que as condições militares de defeza da estação commum sejam as melhores possiveis;

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

3.ª 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 tambem para o da passagem conjuncta da estrada real n.º 68, de Santarem a Evora, n'aquella 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.ª 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 occasiões de cheia;

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

6.ª 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.ª Que alem das passagens de nivel 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 julgarem necessarios no decurso da construcção;

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

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

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

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

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

14.ª 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 fiscalisação do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem.

Tendo o director da fiscalisação do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella apresentado a conta de liquidação de garantia de juro, relativa á 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 réis;

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 réis 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 respensavel pelo pagamento integral do juro garantido:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei conformar-se com a referida liquidação, e ordenar que a 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 réis.

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

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

Para o director da fiscalisação 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 approvar o projecto datado de 27 de setembro ultimo, do typo 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 fiscalisação 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 approvar o projecto datado de 27 de setembro ultimo, do typo 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 fiscalisação 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 approvar o projecto datado de 27 de setembro ultimo, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, do typo 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 fiscalisação 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 approvar 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 fiscalisação 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 disfructa ha 6 annos, certamente indispunha contra si uma parte d'esse publico, e uma companhia que tem que viver d'elle, não póde alienar sympathias, muito mais que só conseguiria 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, piorasse aquellas e augmentasse estes.

De fôrma 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 condições 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 extranhas, que ella não pôde evitar.

E essas causas veem de muito longe; filiam-se já nas primeiras concessões, e teem-se desenvolvido, pelo imperdoavel 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 applaudem 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 permite que andem em circulação vehiculos sujos, por pintar, amarrados com cordas, com remendos de madeira e folha, molas quebradas e outras avarias; puchados por pobres alimarias famintas e extenuadas, guiados por cocheiros de barba por fazer, chapéu á serrana ou barrete, jaleca, etc. e dirigidos por conductores vestidos e sujos da mesma fôrma?

E' decente que n'uma capital se permita que as suas principaes ruas sejam crusadas e percorridas por vehiculos n'este genero, alguns mesmo que não trazem o menor distinctivo 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.

Defendemo-la 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 impossibilite 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 empresa 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 escriptora americana, que, a esta hora, prosegue na sua viagem de 70 dias, em volta do mundo, por não lhe permittir 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, convem-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' sahida 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 allumiem 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 attestam a importancia fabril d'aquelle centro; comboios cruzando-se em todos os sentidos mostram o enorme movimento permutado 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 traçado, até então quasi em patamar continuo, desde Liverpool, principia d'ali a subir a elevada rampa de Marple, cuja inclinação é de 190, attingindo 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 agradável 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 média de 80 kilometros, attingindo, por isso muitas vezes a de 88, para compensar os trajectos em que, pelas differenças do nivel 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 róis de fumo na atmospheria pardacenta.

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 rêde de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra.....	2.781:372.7000
Nova rêde—Cintra—Torres e ramal de Cintura.....	309:216.7000
Idem garantida—Torres—Figueira—Alfarellos.....	16:000.7000
Idem Pedrouços a Cascaes.....	288:560.7000
Sul e Sueste.....	660:256.7000
Minho e Douro.....	939:513.7000
Beira Alta.....	384:200.7000
Guimarães.....	56:634.7000
Porto á Pova.....	80:424.7000
Deve, portanto, ter sido a receita das diferentes linhas approximadamente, réis.....	5.516:175.7000
tendo sido em 1888, réis.....	5.123:542.7000
ha um excesso de réis.....	392:633.7000

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 effectivo, 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 beneficiosa, 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 liquidacões 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, 43:010, 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 sede 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.^a

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 amortizar, recahindo a sorte nos titulos numeros 20:551 a 20:555 e 21:301 a 21:305.

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 thesauraria da Companhia (Avenida da Liberdade 91) das 10 horas da manhã ás 3 da tarde, e será effectuado 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 amortização 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 amortização correspondente ao anno de 1889.

NUMEROS

4781	12691	26507	32884	39382	41133	57811	68680
9708	13867	28693	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, amortizadas 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 177,37 sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

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

As obrigações de 4 1/2 %, amortizadas 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 sede 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 locais 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 locais 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 prediaes ultramarinas de 6 %, emittidas em virtude da carta de lei de 22 de julho de 1885, e bem assim ao sorteio de 6 obrigações prediaes ultramarinas de 4 1/2 %, emittidas em 1 de julho ultimo, foram extrahidos os seguintes numeros, a saber:

DE 6 POR CENTO

24	1548	3481	4219	5130	5989	6889	7981	8538
506	1967	3502	4475	5209	6049	6899	7984	8638
553	2048	3546	4544	5270	6176	7068	8021	8727
555	2656	3597	4572	5620	6290	7102	8222	8836
615	2668	3836	4696	5767	6345	7162	8292	8859
639	2727	3889	4722	5900	6502	7540	8478	8904
998	8276	3904	4798	5902	6749	7569	8528	8910
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 amortização 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 preferam receber o coupon em Londres ou Paris, devem dirigir-se á sede 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 1889

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

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

Os fundos estrangeiros conservam-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 4:060 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 cansa dos negocios 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, occupando-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 estado a 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 abstem, 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 francezes, conservam boa tendencia; enquanto ás acções dos estrangeiros, apenas tem soffrido pequenas modificações.

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 Caceres 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 1/2%, segundo telegramma de hontem, 30. Como é sabido a alta do juro é ordinariamente decidida n'aquelle estabelecimento nas sessões de quinta feira quando o conselho se reúne para o exame do balancete a publicar n'esse dia.

Para que a elevação do juro se levasse a effeito fóra dos dias consagrados, necessario foi que a situação se tornasse bastante critica, tanto mais que o Banco mostra sempre a maior reluctancia em elevar *officialmente* o juro a mais de 5 1/2%.

Felizmente a situação do nosso mercado continua satisfatoria, graças em parte aos esforços do Banco de Portugal que tem continuado a importar ouro de Londres. Nos ultimos quinze dias recebeu d'alli 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 divida 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 redução no encargo nominal dos titulos. O thesouro obteve, assim, dinheiro a menos de 4 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, *officialmente* a 25 1/4 d. parece que baixou a 22 d. Antes da revolução de 15 de novembro estava a 27 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 divida brasileira, tem attingido lá fóra, sobretudo em Londres, proporções de verdadeiro panico.

Infelizmente com o facto não podemos deixar de soffrer tambem prejuizo avultado, por quanto ha cerca de um anno que principiou a desenhar-se tendencia cada vez mais accentuada para em prego em titulos brasileiros d'importantes sommas de capital nacional, tendencia que só a revolução de 15 de novembro veio sustar.

Não fecha, pois, tambem para nós, muito bem o anno. Se o juro está de 5 a 7 1/2% 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 peiores, tambem 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 mostrar 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 atrazo no fornecimento do papel especial para este novo anno, que encommendamos 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.

Maiores e menor cotação mensal e annual em 1889, dos titulos de caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes, nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

Maior e menor cotação mensal e annual em 1889, dos titulos de camihos de ferro portuguezes e hespanhoes, nas bolsas de Lisboa e estrangeiro																										
BOLSAS		TITULOS	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho		Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro	
			Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa		Acções Companhia Real	415,000	412,000	414,000	410,800	415,000	414,000	416,500	414,000	416,000	415,500	416,000	415,000	414,000	412,000	414,500	411,180	414,000	413,000	417,000	411,000	412,000	109,000	412,000	410,000
		" Carris de Ferro	68,500	61,000	65,300	65,000	61,300	62,400	61,300	63,000	72,000	63,000	63,000	63,000	71,000	83,000	83,000	72,100	86,000	84,000	88,500	87,300	87,300	87,600	87,500	86,500
		" Ascensores	51,300	51,300	52,500	52,500	57,000	56,000	62,000	57,000	63,500	61,000	63,800	63,800	70,500	80,000	80,000	78,000	83,000	83,000	77,000	76,000	73,000	74,000	73,500	71,000
		Obrig. Companhia Real	88,500	88,500	90,000	90,000	90,000	89,000	91,000	89,500	92,000	91,500	92,000	91,500	85,500	85,500	85,000	84,200	85,000	84,500	83,200	83,000	83,000	83,500	83,500	82,100
		" Nacional	84,700	82,500	85,000	84,500	89,000	88,000	86,500	85,100	88,100	85,800	89,000	88,100	87,700	85,500	87,000	86,000	88,800	84,500	88,000	87,800	87,500	87,000	87,000	86,700
Paris		Acções Companhia Real	610	625	634,25	625	610	627,50	660	634,25	653,75	650	650	640	617,50	620	635	615	635	620	630	613	628,75	610	626	605
		" Madrid-Caceres-Portugal	205	203,75	215	205	214,75	205	218,75	214,25	218,75	218,75	225	215	220	185	210	205	210	205	213,75	213,75	217,50	210	215	210
		" Norte de Hespanha	348	325	383,75	335	376	362,50	408,75	363,75	421	375	402,50	385	410	381	398,75	391	416	396	432	445	426,25	387	389	355
		" Madrid-Zaragoza-Alicante	280	275	300	290	295	272,50	302,50	272,50	309	302,50	310	305	306,25	298,75	288	283	308,75	307,75	326,25	340	312,50	295	312,50	308
		" Andaluzes	345	310	358,75	346,25	357,50	339	367,50	337,50	385	377,50	375	370	380	375	365	365	388,75	387,75	411,25	387,50	410	396,25	392,50	390
		Obrig. Beira Alta	154	147	171	156	167	160	173,50	160	188,75	180	195	182	192	181	189	184	189	185	200	187	197	187,50	190	190
		" Companhia Real	356	352,50	360	350,75	365	352	372,25	359	370,50	364	374	366	365,50	342	363	358	366	364	376	362	375	370	375	371
		" Madrid-Caceres-Portugal	344,50	327,50	348	338	347,50	339,50	350	336	350	345	349	342	346,50	310	349,50	344	356	347,50	350	342	345	340	342,50	338
		" Norte de Hespanha	346,25	328	388,50	380,75	383	370	479,25	374	390	373	382,25	384	386	382	385	385	—	—	393	386,50	392	389	388	387
		" Atravez d'Africa	475	465	476,50	471,25	478,75	342	495,75	479,25	490	489	500	490	500	483,75	487,50	467	488,75	476,50	488,75	488,75	485	485	485	485
Londres		Obrig. Atravez d'Africa	94	92	94,25	93	94,25	94	95	94	97,50	95	98,50	97	98,50	96	97	96	98	97	98	98	99	98	98,50	94
Amsterdani		Obrig. Atravez d'Africa	93	92,50	93,50	93	94,94	93,75	98	95	97	95,37	98	96,56	98,50	96,50	97,44	96	97,94	97	99,96	98,25	99	95	96,75	95,75
Bruxellas		Obrig. Atravez d'Africa	94,25	92	95	92,75	95	94	96,50	95	96,75	96	97,50	96,75	97,50	96	96,75	95,75	97,75	96,25	100,50	96,75	99	96,75	98	97

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	Ações C. ^{as} de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	110.000	—	112.000	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa	—	—	86.700	—	87.000	86.800	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores	—	—	—	—	—	72.000	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. ^{as} 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	Ações C. ^{as} de Ferro Portuguezes	620	—	—	625	625	—	625	—	625	625	625	625	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	243	240	—	242,50	—	—	242	243,75	—	—	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha	375	373	375	374,25	365	360	355	365	364,50	—	360	360	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	342,50	340	342,50	342,50	340	340	344,25	344,25	340	—	340	—	—	—
	» Andaluzes	392,50	—	—	—	392,50	392,50	390	—	392,50	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes	374,50	373	372	374	373	374	373	373	370	373,75	375	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	344	340	—	—	—	340	344	339	340	339	339,75	—	—	—
	» Norte Hespanha, 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. ^a da 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. F. Atravez Africa	96,75	96,25	96,25	95,75	96,25	96,25	95,75	95,75	96,75	96,75	96	—	—	—
Bruxellas	Obrig. C. de F. Atravez Africa	98	98	98	98	98	98	98	98	—	98	98	—	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EXPLORAÇÃO		RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
			1889			1888			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE		
			KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	1889	1888	1889	1888	
PORTUGAL			de	a		Réis	Réis		Réis	Réis		Réis	Réis
Companhia Real	Antiga rede (1)	3 9	Dezemb.	580	50.400:000	86:379	580	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	94:934	2.666.332:000	2.496.760:000	169.572:000	—
	Nova rede não garant. (2)	3 9	Dezemb.	82	3.060:000	37:317	82	4.064:000	49:524	305.444:000	283.286:386	20.154:614	—
		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	495.213:000	435.347:440	59.865:860	—
		10 16	»	»	3.752:000	22:333	»	2.558:000	46:828	498.965:000	437.905:440	61.059:860	—
	Sul e Sueste	26 2	Dezemb.	475	45.004:610	34:582	364	40.735:280	29:737	599.406:505	505.763:965	93.642:540	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Minho e Douro	12 18	Novemb	340	21.537:646	72:169	332	12.704:496	38:256	826.341:878	734.588:418	91.753:760	—
		19 25	»	»	20.040:347	58:853	»	24.888:709	65:029	846.351:491	753.476:827	92.874:368	—
26 2		Dezemb.	»	48.502:749	54:419	»	47.958:238	54:094	864.854:944	771.435:065	93.419:849	—	
Beira Alta	26 2	Dezemb.	253	8.332:675	32:935	253	7.578:985	29:956	356.786:057	302.238:077	54.547:980	—	
	3 9	»	»	9.437:942	36:418	»	7.335:544	28:994	365.923:999	309.573:624	56.350:378	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Guimarães	19 25	Novemb	34	852:490	25:064	34	4.067:320	31:394	52.423:439	51.502:435	621:304	—	
	26 2	Dezemb.	»	782:225	23:006	»	700:985	20:647	52.905:664	52.203:420	702:344	—	
	3 9	»	»	895:020	26:324	»	4.004:900	29:355	53.800:684	53.208:020	592:664	—	
HESPANHA					Pesetas	Peset.*		Pesetas	Peset.*	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha	3 9	Dezemb.	2863	4.384:709	483	2863	4.463:550	544	66.305:442	64.548:368	4.786:774	—	
	10 16	»	»	4.364:608	475	»	4.481:266	547	67.666:750	65.999:634	4.667:416	—	
Madrid-Zaragoza-Alicante	3 9	Dezemb.	2672	1.162:944	435	2672	994:843	372	50.393:444	48.268:444	2.124:997	—	
	10 16	»	»	1.172:338	438	»	1.028:447	384	51.565:749	49.206:534	2.269:218	—	
Andaluzes	19 25	Novemb	894	256:838	287	894	234:076	264	44.752:705	40.547:727	4.204:978	—	
	26 2	»	»	274:827	307	»	233:563	264	42.027:532	40.784:294	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	2.933:526	255:582	—	
	10 16	»	»	74:478	465	»	64:608	450	3.260:286	2.998:433	262:453	—	

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

MALA REAL PORTUGUEZA

Parceria de navegação a vapor para o ultramar

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar 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	5507	5837	6473	7238	7666	8098	8503	9319
5180	5572	5887	6474	7242	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.ºs

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	1555	2576	2725	3101	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 corrent: e dos titulos com os numeros mencionados, será feito no dia 2 de janeiro proximo.

Em Lisboa no escriptorio da Empresa — 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 dissémos em o nosso numero anterior.

Sr. Director.

«Venho pela presente dirigir-lhe os meus mais cordiaes 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 estabelecerá 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 crédor 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 fórma.

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

por parte do nosso assignante. O typo 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.

Suppondo, por exemplo, o typo 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 "	01,30
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 crédor não apresentar o documento não pôde nunca ser considerado mau pagador. O nosso interpellante não satisfará por certo uma lettra 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 accordo com as opiniões n'ella expendidas:

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 luta com a falta de braços, e os que apparecem 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 conducção 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 sahida 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 possesões 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, encontrem os braços de que necessitam.

Sem o concurso patriótico 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 permita-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 locais. A especialidade d'estes estabelecimentos consiste na construcção de locomotivas-tenders, do vantajosissimo systema 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 portatéis, etc.

Além d'isso as officinas d'esta importante casa, occupam-se tambem da construcção de locomotivas, de qualquer outro systema, 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, Hespanha, França, Suissa, 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 systema 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 bocca do srs. Abilio Lobo, sob proposta do sr. conde de Thomar.

Foram accites 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 accordo 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 bocca de entrada do tunnel da China, faltando apenas poucos metros para se concluir o revestimento de cantaria do do tunnel do Seminario. No tunnel da Ave-Maria vão começar com o revestimento de cantaria.

Procedeu-se ha poucos dias a abertura das empreitadas 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'aquella republica até ao Oceano Atlantico.

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 canaes.

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 redes 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 propor os meios de augmentar o trafego das vias ferreas belgas.

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

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

Brevemente se estabelecerão mais duas agencias na Turquia e Inglaterra, em Salonica 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	»
Republica Argentina.....	7:300	»
Chili.....	2:700	»
Perú.....	2:600	»
Cuba.....	1:500	»
Uruguay.....	550	»
Guadalupe.....	340	»
Colombia.....	287	»
Venezuela.....	286	»
Costa Rica.....	282	»
Martinica.....	194	»
Nicaragua.....	159	»
Jamaica.....	151	»
Bolivia.....	135	»
Equador.....	120	»
Guatemala.....	116	»
S. Domingos.....	115	»
Guyaana franceza.....	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 republica em Lisboa tem publicado no *Jornal do Commercio* uma interessante descripção do paiz, na qual se diz o seguinte:

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

atravessando os departamentos de Canelones, Florida, Durano 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 Montevideo, parte d'esta cidade atravessando o seu departamento, assim como os de Canelones e Minas, fazendo um percurso de 123 kilometros.

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

O Noroeste de Uruguay 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 *Brazil-leira de Uruguayana*, 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 tem um extraordinario movimento com o transporte de mercadorias produzindo muitos milhares de pesos que tem renumerado os importantes capitales empregados com dividendos nunca inferiores a 7 1/2 %.

Carris de ferro.— Montevideo possui sete linhas importantes; a União e Maroñas, 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 arreballes.

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

Empregam-se neste serviço cerca de 2:000 cavallos.

As companhias tem carros apropriados para o transporte de mercadorias cujo movimento é extraordinario. Os dividendos nos ultimos 3 annos foram de 8 a 10 1/2 %.

A estação de Moulineaux.— Na esplanada dos Invalidos, em Paris, vae-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 possui nas gares de S. Lazaro e Montparnasse.

O novo projecto está actualmente submettido 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 Suppressão completa das passagens de nivel existentes e prohibição de se estabelecerem outras.

4.^o Estabelecimento d'uma via destinada a ligar as officinas, 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 consideravel, tanto para o serviço das grandes linhas, como para o dos arreballes 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 Lánguia, 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 communicacões 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 adeantadas do hemispherio occidental.

Temos em primeiro lugar 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 importantissima, 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 approvada 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 Riachuelo, 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 Edison, communicou 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 com vezes maior do que o que occupou na Exposição de Paris, para expor ao publico pelo menos, setenta dosapparelhos da sua invenção.

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

E' uma machina de longa vista, por meio da qual se poderá ver distinctamente a uma distancia afastada 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 e seus filhos ou amigos residentes em Boston, Philadelphia, Washington etc., com a mesma facilidade com que qualquer espectador collocado n'um theatro, póde «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 tórma 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.

Pódem pedir-se catalogos e listas de preços

A nova HARRISON KNITTER

MACHINA PARA FAZER MEIAS

Faz meias de algo lã de qualquer estylo e tamanho, lã e com ribetes. Faz toda a classe de vestidos, seja de lã, de seda ou de algodão, e em mais de 100 differentes desenhos artisticos, tudo sem outros aparatos. Estes artigos se usão 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 mais altos premios, sempre triumphante.

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

Construcção simples — Acção energica — Conservação facil

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

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

Agencias

Vienna I. Lothringerstrasse.
St.-Petersbourgo, 21, Gd Italienskaja.
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
Iluminação electrica, e toda a qualidade de aparelhos para electricidade.

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

Comissões, Consignações, Transitos
AGENTES DE ALFANDEGA

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO
TRANSPORTES

À
FORFAI

ILLOPIS & C.^a

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

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



EMPRESA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

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

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

LISBOA

84, CAES DO SODRÉ 2.^o

O AGENTE

Germano Serrão Arnaud

SOCIEDADE ANONYMA

DAS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

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

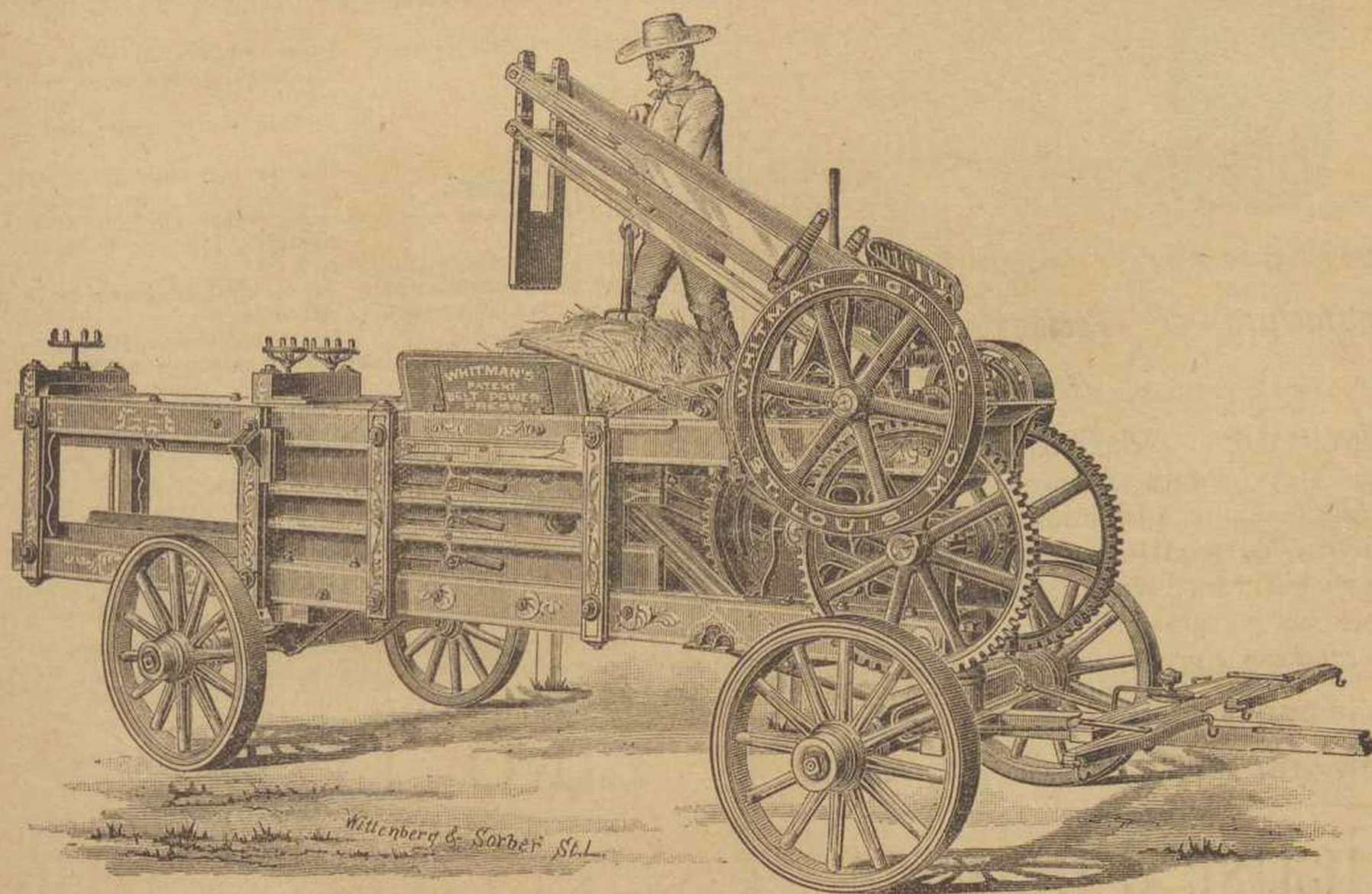
Lisboa—Caes do Sodré, 84, 2.^o

Material approvado por todos os engenheiros, nacionaes e es-
trangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, cannos,
tanques, muralhas, poços, doka, caes, canaes, etc., etc.

Tem sido empregado nas obras do arsenal de marinha, da com-
panhia 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 enca-
namento do rio Alviella.

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

Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa



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.

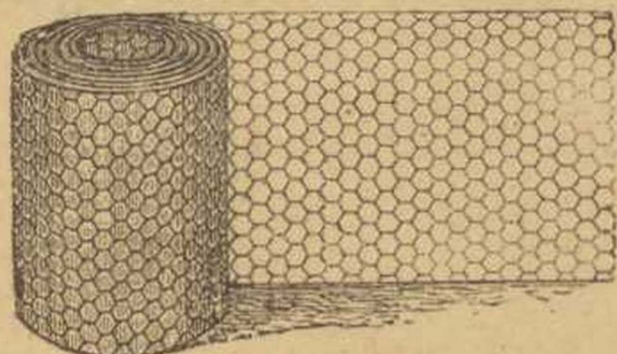
UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

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

FRANCISCO RIVIERE

BARCELONA E MADRID



Officinas em San Martin de Provencals (Barcelona)

Manufatura de Tecidos Metallicos

Chapas perfuradas e seda para peneiros

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

Colchões metallicos, 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 rolatorias
Pontes rotatorias para machinas. — Discos
Gruas hydraulicas

Carruagens, Wagons, Wagonetes, Tenders

Especialidade de roda com centro de ferro forjado
Systema privilegiado

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

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

Nicaise & Delcuve

MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

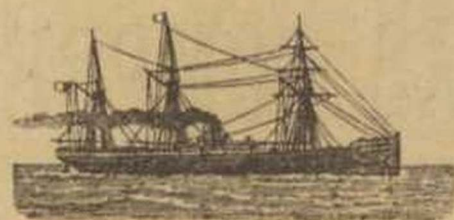
Nos armazens de J. LINO se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios á construcção urbana taes como:

Madeiras de todas as quantidades.
Vigamentos.
Taboados.
Barrotames.
Portas feitas.
Soalhos aparelhados.
Parquets nacionaes e estrangeiros.
Madeiras para marcenaria.
Madeiras para carruagens.
Molduras para guarnecimentos.
Recortes de madeiras.
Fasquiados, etc., etc., etc.
Utensilios para obras.
Material ceramico.
Tubos de grès da melhor qualidade.
Cimento de Portland.

Pozzolana dos Açores.
Tijolos de todas as dimensões.
Tijolos refractarios inglezes.
Barros refractarios, idem
Ladrilhos de mosaicos nacionaes e estrangeiros.
Azulejos brancos e de cores.
Vazos e balaustres para platibandas.
Telha franceza legitima das melhores fabricas de Marseilha.
Placas esmaltadas para numeração.
Ornatos em zinco.
Feltro asphaltado.
Pregaria d'arame.

Além de todos os referidos artigos, para facilitar aos srs. proprietarios e architectos a aquisição 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 inexcitaveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

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

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