

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

PROPRIETARIO DIRECTOR — L. de Mendonça e Costa

ENGENHEIRO CONSULTOR — C. Xavier Cordeiro

REDACÇÃO — Conde Barão, 18 — Lisboa

AVISO IMPORTANTE

Por contractos com TODAS AS DIRECÇÕES das linhas ferreas portuguezas esta Gazeta distribue como annexos todas as tarifas especiaes, edições officiaes das mesmas linhas.

Com o proximo numero daremos como annexos as tarifas de camionagem das Estações Centraes de Lisboa, Porto e Santarem e outra de passageiros de Elvas para Valencia de Alcantara, Caceres e Madrid.

SUMMARIO

Caminho de ferro do Zambeze—Ponte do Forth—Parte official, Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, portarias de 31 de março—Estação do Rocio—Notas de viagem, XVIII, Lauterbrunnen e Grindelwald—Entre collegas—O descanço ao domingo—A Africa Ingleza—A casa Trayvou—Linhas portuguezas—De Alcantara a Cascaes—Central de Santarem—De Coimbra a Arganil—Ramal de Vizeu—Pessoal da companhia Nacional—Uma linha em S. Thomé—Representação—Fiscalisação do governo.—Ascensores de Lisboa—Carteira dos accionistas—Boletim financeiro, de Lisboa por B. dos Santos.—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro—Receitas dos caminhos de ferro—Congresso dos caminhos de ferro—Linhas hespanholas—Linhas coloniaes da Hespanha—Sobre o rio Lena—A linha de Calahonda—De S. Sebastião a Bilbao—Caminho de ferro de Cuba—Mais duas concessões—Do Porto a Santa Maria a Róta—De Lorcas a Aguilas—Novos caminhos de ferro—Na Catalunha—Linhas estrangeiras—Tramways electricos—Fusão de linhas ferreas—De Cauterets a Raillère—Caminho de ferro do Congo—Propriedade do titulo—Jura-Simplon—Caminho de ferro electrico—Direcção de Obras Publicas do distrito de Faro—Construcção d'uma ponte no esteiro das Lézirias—Concursos—Caminhos de ferro do Sul e Sueste—Notas varias—Uma ponte em Bilbao—A torre Eiffel.—Anuncios.

CAMINHO DE FERRO DO ZAMBEZE

Damos o logar de honra da nossa folha de hoje ao interessante projecto d'esta linha, feito pelo distincto engenheiro sr. Affonso de Moraes Sarmento, e ha pouco apresentado ao governo por este senhor e pelo seu collega na concessão dos estudos, o nosso amigo sr. engenheiro Joaquim Pires de Sousa Gomes.

A importancia d'este trabalho evidenciando a necessidade imperiosa que temos de dar desenvolvimento ás nossas provincias ultramarinas, hoje tão disputadas pelas cubicas europeas, e a conveniencia de converter em facto este grande melhoramento, falla mais alto do que nós o fariamos, expondo a transformação economica que a sua realisação virá operar na vida d'aquelles povos, em que tão fortes e tantas rasões temos para afirmar que o nosso paiz é, não só descobridor, como promotor do progresso e da civilisação.

O CAMINHO de ferro de via reduzida (1 metro), da construcção do qual se trata, deve ligar o porto de Quilimane, capital do districto d'este nome, na província de Moçambique (Africa Oriental Portugueza) com a margem esquerda do Chire, proximo do local da embocadura d'este rio no Zambeze, de forma que por meio d'esta linha ferrea ficará ligada com o mar a bacia do grande rio, abrindo-se no Oceano, junto do mais meridional dos lagos africanos, o Nyassa, uma saída para o Chire, que d'elle dimana.

Tendo-se conhecido que o porto de Quilimane era accessivel a navios que demandam uma grande porção d'agua, entendeu-se que seria util fazer comunicar com elle o immenso rio da Africa meridional, por meios mais commodos e menos dispendiosos do que a navegação dos pequenos canaes, estreitos e mal providos d'agua, que sulcam o delta do Zambéze e vêm terminar na parte maritima do Bons-Signaes, rio que se lança no mar, a alguns kilometros abaixo de Quilimane. Se por acaso fosse possível encontrar entre as numerosas boccas do Zambeze, uma, facilmente naveável, terminada por um porto em boas condições d'acesso e de invariabilidade, não seria necessário procurar outra saída para os productos da vasta bacia do rio; infelizmente, porém, nenhuma das ramificações do baixo Zambeze se acha em boas condições de navegação; todos os portos que lhes pertencem, têm uma constituição extremamente variavel e apresentam muito más condições de segurança para a navegação de longo curso.

A linha ferrea de que se trata atravessa um paiz plano, na maior parte da sua extensão, algumas vezes pantanoso e sulcado de pequenos canaes; mas no qual se poderá realizar um traçado facil e d'uma execução pouco dispendiosa.

A extensão total da linha é de 178,539, dividida em 3 secções.

Nas duas primeiras em uma extensão de 120,700, entre Quilimane e a estação de bifurcação de ramal de Mopeia com o Zambeze, a linha atravessa planicies, apresentando ondulações sem importancia, de formas que se acha sempre em todo o comprimento nas mesma condições technicas. N'estas duas secções os alinhamentos rectos medem 112.725^m,60 e as curvas são em numero de 16, n'uma extensão de 7.974^m,40, sendo 9 de raio não inferior a 1.000 metros, 6 de 500 metros, e uma de 400 metros.

Todas as inclinações são inferiores a 0^m,005 sendo: 55.169^m,56 em rampas, 12.448^m em declives, e em patamares 53.082,^m44.

A plata-fórmula conserva-se em todo o percurso a 1 metro, pelo menos, acima das mais altas aguas, o que elevou o cubo total das terraplanagens a 1.370.823^{m³} ou seja em média a 11^{m³},43 por metro corrente.

Na terceira secção, de 57,839 de extensão, entre a estação do entroncamento de Mopeia e a estação terminus do Chire, as condições technicas estão longe de ser as mesmas das duas primeiras secções, pois que a

linha não segue nunca pelas planicies, mas sim a meia encosta, contornando os contrafortes de S. O. da cadeia de montanhas do Chamoara.

As rampas são, pois, muito maiores, sem todavia excederem $0^m,015$, e os movimentos de terra muito mais consideraveis.

N'esta secção ha alinhamentos rectos n'uma extensão de $50.324^m,47$; as curvas são 19, medindo todas $7.514^m,53$, e sendo 4 de raio de 1.000 metros, 10 de 500 a 1.000 metros, e 5 de 300 a 500 metros.

Os declives são de $0^m,015$ em 1.780 metros; de $0^m,010$ a $0^m,014$ em $9.584^m,4$; e inferiores a $0^m,10$ em 14.636 metros.

A extensão em patamar é de $31.838^m,6$. O cubo total das terraplenagens é de 750,907 ou 13^m^3 por metro corrente.

Em resumo, na extensão total da linha $178^k,539$, o cubo de terraplenagens é de $2.121.733^m^3$ ou em média $11^m^3,90$ por metro corrente, sendo as condições technicas em planta e em perfil as seguintes:

Alinhamentos rectos.....	163,050 $m,07$	$178^k,539$
Curvas de raios superiores a 1.000...	6,627 $m,77$	
» » » de 500 a 1.000.....	6,736 $m,90$	
» » » de 300 a 500	2,124 $m,26$	
Patamares.....	84,921 $m,04$	
Declives de $0,015$	1,780 $m,00$	
» » $0,01$ a $0,015$	9,584 $m,40$	
» » inferiores a $0,01$	82,253 $m,56$	

Além das estações terminus de Quilimane e do Chire, haverá mais dez estações, a saber:

Estação de Liquare a.....	10.600 m. de Quilimane	
» » Marral	35.600	» » »
» » Luala	57.200	» » »
» » Corubi	71.800	» » »
» » Mocombéze	86.700	» » »
» » Mantenga.....	101.900	» » »
Bifurcação de Mopeia.....	120.500	» » »
» » Inbacôbe.....	135.000	» » »
» » Carrine.....	151.900	» » »
» » Chamoára....	163.000	» » »

e mais duas estações no ramal de Mopeia, uma proxima da aldeia e outra na margem esquerda do Zambeze.

Como se vê por esta descripção, o caminho de ferro do Zambeze, entre Quilimane e a embocadura do Chire, deve apresentar excellentes condições de tracção, sem que o preço da construcção seja excessivo, não obstante o grande numero de obras d'arte bastante importantes que, devido ás circumstancias especiaes dos terrenos atravessados, ha a executar.

Devido tambem ao facto de não haver um unico tunel em toda a extensão da linha, e ao ser o cubo de terraplenagens pouco consideravel, posto que a plataforma se encontre sempre a 1 metro, pelo menos, acima das mais altas aguas, pôde-se já afirmar, fundando-nos no estudo, de que acabamos de publicar os resultados na sua generalidade, que nem a construcção do caminho de ferro, nem a sua exploração, darão logar a que se façam grandes despezas, tanto mais que o indígena trabalha n'estas regiões voluntariamente recebendo um salario limitadissimo.

Alcançando d'um lado o Zambeze e do outro Quilimane, o caminho de ferro aproveitar-se-ha d'uma corrente commercial já estabelecida, e mesmo muito importante, não obstante a dificuldade das comunicações.

Diversas casas portuguezas, francezas, hollandezas e

alemãs, estabelecidas em Quilimane, exploram ha muito tempo com excellente resultado o commercio de Zambeze, e da região atravessada pelo caminho de ferro, região muito povoada e cultivada desde longa data; porque ha mais de dois seculos que estes terrenos estão arrendados e submettidos a um regimen, que não tem igual em toda a Africa meridional, sendo isto o resultado não só da fertilidade do solo, mas tambem da docilidade dos indigenas, habilmente exploradas, pelos primeiros colonisadores.

A construcção da via ferrea não apresentará, pois, dificuldades resultantes da natureza do paiz, ou dos seus habitantes; poder-se-hão mesmo poupar as grandes despezas que haveria a fazer se se mandasse vir de longe operarios, por isso que na propria região os ha, costumados já ao trabalho jornaleiro, o que é raro encontrar-se na Africa.

A immensidate da bacia do Zambeze, e dos seus affluentes, as communicacões d'estes com os grandes lagos e o paiz do marfim, fazem-nos certificar antecipadamente que hade ser pelo valle do grande rio que se hão de estabelecer as mais seguidas relações entre a Africa central e o mar; tanto mais que as novas secções da linha ferrea, cujas extensões não serão exageradas, permitirão no futuro que se estabeleçam communicacões regulares e faceis ao longo do Zambeze, da embocadura do Cafué á do Chire, e entre este ultimo ponto e o lago Nyassa.

Não nos esqueçamos tambem que um caminho de ferro destinado a ligar a costa occidental á costa oriental não poderá nunca affastar-se do Zambeze e alcançará forçosamente a linha de Quilimane.

Muitas outras considerações, d'um justificado interesse, se podem invocar a favor da via ferrea de que se projecta a construcção, sendo uma d'ellas o facto d'ella atravessar um paiz abundantemente povoado e cultivado, e de não ser executada com o fim de ir levar a civilisação a algumas tribus barbaras e insurrecionadas, mas sim com o de augmentar o bem estar e a prosperidade de um povo habituado á convivencia com os europeus, e que ha de ir, por sua vez, trocar as mercadorias importadas por productos naturaes, que se encontram com abundancia nas regiões distanciadas para o interior.

Numerosas indicações permitem-nos assegurar que não é para desprezar o commercio local.

As madeiras de construcção abundam no paiz, principalmente nos terrenos mais elevados, e que o caminho de ferro deve approximar, para que se evitem os pantanos; o algodão, as substancias gordas, a canna do açucar, o café, o anil, o caoutchouc, são producções naturaes, na sua maior parte já exploradas em todo o baixo Zambeze, e cuja cultura, espera apenas a reducção nas despezas de transporte, para progredir e desenvolver-se notavelmente.

Ha bastantes minas de carvão nas cercanias de Tete, e medio Zambeze, tendo-se tambem já descoberto numerosas minas de ouro nas bacias de muitos affluentes do curso medio e superior do grande rio.

N'estas condições, a construcção do caminho de ferro de Quilimane á embocadura do Chire, impõe-se como uma necessidade absoluta, e nenhuma duvida deve haver de que o seu acabamento marque a epocha da iniciação dos trabalhos, para outras linhas ferreas, que lhe assegurarão um consideravel trafico, sendo uma d'ellas a que ligará a margem direita do Chire com os arredores de Tete, e a que o governo portuguez mandou estudar para que ligue, através da região dos rapidos, a parte superior com a parte inferior do curso d'este rio, ambas navegateis.

PONTE DE FORTH

No dia 4 de março foi inaugurada solememente em presença do principe de Galles e com a assistencia de muitas summidades da sciencia, a colossal ponte de Forth, uma das mais famosas obras d'arte construidas n'este seculo.

A ponte de Forth está situada a 12 kilometros, proximamente, de Edimburgo, no prolongamento do caminho de ferro d'esta cidade a Queensferry, onde os passageiros e as mercadorias entravam em Ferry-Boats, que os conduziam á outra margem, para seguirem para o norte da Escocia.

Ficou pois estabelecida a communicação directa de Edimburgo para Dundee e Aberdeen, sem ser necesario contornar o Forth, o que constitue um encurtamento de approximadamente 45 kilometros.

Para a execução d'esta grande obra reuniram-se as quatro companhias Great Northern, North Eastern, Midland e North British Railway, formando uma outra intitulada The Forth Bridge Railway Company.

O primeiro projecto era de uma ponte suspensa, e foi d'elle encarregado o infeliz auctor da ponte do Tay, Sir Thomaz Bouch; mas o desastre d'esta ultima ponte, onde pereceram 90 pessoas, e o falecimento subsequente do engenheiro, deram em resultado o abandono do primitivo plano.

O projecto posto em execução foi elaborado por sir John Fowler e pelo seu associado M. Benjamin Baker; e os trabalhos foram adjudicados em 21 de dezembro de 1882, a sir Thomas Tancred, M. Arrol & C.^a pela quantia de 1.600.000 libras ou 7.200.000 reis.

A ponte do Forth tem uma extensão total de 2:530 metros, e é composta de dois tramos principaes de 518^m,50, de dois lateraes de 206 metros e de 15 tramos de 51 metros.

A altura livre para a navegação, nos tramos centraes, é de 45 metros.

O material empregado foi o aço. Nas condições do concurso estatuiu-se que a ponte deveria supportar dois comboios de comprimento illimitado, um em cada via, pesando 3:328 kilogrammas por metro corrente, e isoladamente um comboio de 60 wagons tirado por duas locomotivas de 71 toneladas. Devia tambem permitir a passagem de comboios expressos com a velocidade de 60 milhas ou proximamente 100 kilometros por hora; e resistir a uma pressão de vento de 273 kilogrammas por metro quadrado. O coifficiente do trabalho do aço foi fixado em 10,5 kilogrammas por millimetro quadrado.

Em geral, todas as peças sujeitas á compressão teem a forma tubular, e as que trabalham á distensão são vigas de rotula de secção rectangular.

A ideia que presidiu á confecção d'esta obra é a mesma que vimos reproduzida no projecto de ponte sobre o Tejo estudado pelos srs. Bartissol e Seyrig.

Tres duplas-consolas colossaes, semelhando gigantes com os braços estendidos, elevam-se sobre outros tantos pilares, em forma de troncos de pyramide de 100 metros de altura, dos quaes o central, estabelecido na ilha de Ink Garvie, tem, no sentido do comprimento da ponte, 82^m,5 na base, e 79^m,50 no vertice, e no sentido transversal 36^m,60 na base, e 9^m,25 no vertice; e os dois lateraes, 47^m,28 na base, e 44^m,22 no vertice longitudinalmente, com as mesmas dimensões transversaes do pilar central.

A extensão dos braços das consolas é de 201^m,4; e a dos tramos assentes nas extremidades das mesmas consolas, 106^m,80.

Para se fazer ideia das dimensões extraordinarias de

todas as peças d'esta ponte, bastará dizer que os banzos das consolas são tubos de folha d'aço com 32 millimetros de espessura, e com um diametro de 3^m,66.

As fundações desceram a 28 metros. Em virtude da grande dimensão dos caixões, a descida d'estes não se fez sem grandes dificuldades.

N'um d'elles a agua, introduzindo-se pelos furos dos arrebites que não estavam tapados, fez tomar a enorme massa, que só poude ser restabelecida na sua posição no fim de oito meses de trabalho.

A questão das dilatações tem uma grande importancia n'esta ponte; e as disposições tomadas para esse fim nas bases dos pilares são muito interessantes.

Estas bases podem escorregar sobre as placas da fundação, sendo este movimento facilitado por uma lubrificação de petroleo.

Além d'este movimento ha os dos tres montantes de cada pilar, para o que se deixaram oblongos os furos dos parafusos dos montantes nordeste, de modo a permitir um deslocamento longitudinal. Nos montantes sudoeste, os furos são triangulares e permitem o escorregamento em dois sentidos. Nos montantes noroeste os furos são rectangulares.

A montagem começou em 1886 nos tres pilares principaes ao mesmo tempo. As peças inferiores foram collocadas por meio de gruas até a altura de 7 a 8 metros acima da alvenaria. As peças superiores foram collocadas por meio de uma plataforma que era elevada sucessivamente pelo emprego de gruas hidráulicas. O peso total de ferro e aço foi de 54.000 tonelladas.

As diferentes peças eram ajustadas nas suas respectivas posições e furadas em seguida por meio de aparelhos especiaes; ao contrario do que se tem feito nas outras construcções, onde as peças são furadas nas officinas. O numero de rebites ascendeu a 6.500.000.

Os trabalhos foram iluminados durante a noite por meio da electricidade. Os srs. Clarke Chapman Parsons & C.^a de Gateshead on Tyne, forneceram esta iluminação, empregando n'ella lampadas de 1.000 vellas ou 2.000 watts (100 volts e 20 ampéres).

Em conclusão tudo n'esta obra é grandioso, e isto nos desculpa de fallarmos de um paiz que nos injuriou por um modo tão brutal e traíçoeiro.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECCAO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.^a Repartição—Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer n.^o 24 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 11 de novembro de 1889 e 15 de fevereiro ultimo da ponte de Asseca, ao kilometro 68,090 da linha ferrea de leste, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que, pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, se communica ao director da fiscalização dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta, para os efeitos devidos.

Paco, em 31 de março de 1890.—Frederico de Gusmão Correia Arouca.

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um pedido da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para ser autorizada a estabelecer uma via de resguardo ao kilometro 29,630, da linha ferrea de Lisboa a Torres Vedras, para serviço de exploração de uma pedreira denominada da Pedra Furada: ha por bem, conformando-se com o parecer de 20 de fevereiro ultimo, da junta consultiva de obras publicas e minas, aprovar o respectivo projecto, datado de 9 de dezembro de 1889, e conceder a auctorização pedida, ficando reservado ao governo o direito de a reti-

rar, quando assim o julgue conveniente, em harmonia com a informação do director fiscal.

O que, pela secretaria d'estado dos negócios das obras públicas, commercio e industria, se communica ao director da fiscalisação dos caminhos de ferro de oeste, para os efeitos devidos.

Paco, em 31 de março de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de oeste.

ESTAÇÃO DO ROCIO

Prepara-se tudo para que, no proximo mez de maio, seja aberta ao publico, em serviço provisório, a nova estação da linha Urbana, partindo d'ella os comboios para Cintra, o que representa o primeiro passo para as grandes commodidades que ao publico vae oferecer aquella, trazendo e levando os passageiros para e desde o centro da cidade.

N'este serviço o percurso na linha Urbana far-se-ha só em parte, porque, ás agulhas de Campolide, o comboio passará directamente á linha de Cintra, ao kilometro 3,244, deixando, portanto, a grande curva que liga a Urbana com a de Cintura, na extensão de mais 649 metros.

A distancia do Rocio a Cintra fica approximadamente igual á desde Alcantara, mas em linha muito mais directa, podendo, logo que o serviço seja estabelecido em definitivo, fazer-se em menos tempo do que hoje por aquella estação.

Ao que nos consta, haverá, n'este serviço provisório, bilhetes directos entre todas as estações desde Rocio até Cintra, e bilhetes de ida e volta de Lisboa para aquellas mesmas estações.

Os preços dos bilhetes simples serão:

Para Bemfica.....	1. ^a classe	240	2. ^a 200	3. ^a 140
Porcalhota.....	"	260	" 220	" 150
Queluz-Bellas.....	"	300	" 250	" 170
Cacem.....	"	420	" 340	" 240
Cintra.....	"	620	" 500	" 350

Os de ida e volta custarão:

Bemfica.....	1. ^a classe	300	2. ^a 250	3. ^a 160
Porcalhota.....	"	400	" 350	" 250
Queluz-Belas	"	500	" 400	" 300
Cacem.....	"	700	" 550	" 400
Cintra.....	"	1.000	" 900	" 500

Os trabalhos da estação vão muito adiantados, podendo continuar-se ainda durante o serviço provisório, de forma a não sofrer inconveniente a sua execução para a abertura em definitivo.

Como já dissemos, a estação tem dois corpos distintos, ficando, porém, o nível do pavimento terreo que olhará para o antigo pateo do Duque 2^m,50 mais elevado que o do largo de Camões.

Os pavimentos terreos são amplos vestibulos, sem divisão alguma, o que facilita o movimento dos passageiros.

No corpo principal, que deita para o largo de Camões, ha rez do chão e dois pavimentos, medindo 43^m,5 de frente por 23 de fundo. O que olha para o pateo do Duque tem igual numero de pavimentos e 45 metros de frente por 20 de fundo. E' destinado o primeiro andar do edificio ás repartições do conselho de administração e outras da Companhia Real dos Caminhos de Ferro.

O segundo andar, que está 6^m,30 acima do primeiro, fica de nível com a platafórm da gare, sobre a qual abrem 19 portas, 8 correspondendo ao corpo do edificio, que olha para o largo de Camões e 11 ao que deita para a calçada do Carmo. Aquellas 8 primeiras portas

correspondem aos escriptorios do serviço da gare; as outras são as que franqueiam a entrada e saída dos passageiros.

Na parte do segundo andar, que deita para o largo de Camões, serão installadas as diferentes repartições do serviço de exploração da companhia, que actualmente funcionam em Santa Apolonia.

Haverá elevadores para os passageiros e a grande escada que, partindo do vestibulo do lado do largo de Camões, termina no segundo andar em um amplo recinto com portas para a gare, e coberto por um envirado.

Na platafórm da estação estão assentes nove linhas: quatro ao centro, destinadas ao serviço de Cintra, Cascaes e Cintura; tres do lado da Misericordia, destinadas aos comboios das linhas internacionaes, e duas do lado da Avenida para os comboios que partem de Lisboa para as grandes linhas do paiz.

A cobertura da gare, de ferro e vidro, tem 61 metros de largura e 21 de altura.

NOTAS DE VIAGEM

XVIII

Lauterbrunnen e Grindelwald

Se não tivessemos adoptado que, na designação dos diferentes capítulos, em que vamos subdividindo estas notas, figurasse sempre os nomes das localidades n'elles descriptas, dando assim inteira independencia a cada um, para que o leitor possa preferir os que desejar ler, sem se preocupar com os que os antecedem ou lhes seguem, dariamos a este o titulo de *Uma excursão deliciosa ou admirável!* ou um simples ponto de exclamação, que definiria melhor do que tudo, a surpresa, o encanto, as inesperadas commoções que em nós produz a visita das duas maravilhosas gargantas dos Lütschinhas.

Não temos espaço aqui para protestos de admiração; limitamo-nos, portanto, a dizer, como um guia que lêmos em transito:—Il faut absolument voir ces deux choses. E' o que recommendamos tambem.

São 7 horas da manhã.

A magd trouxe-nos ao quarto o saboroso café com leite, o aromatico mel para o temperarmos, os pequenos pães fofos e leves, com o queijinho de excellente manteiga fresca. A' porta do hotel Krebs, onde se encontra alojamento commodo e economico (sem réclame, porque nem o dono conhecemos) um cavallo, atrelado a uma pequena victoria, agita as guizeiras com estrondo.

Tomado o café, tomemos tambem um casaco, de preferencia o de borracha; o guarda chuva é bom não esquecer, e vamos a caminho.

O trem atravessa a pequena villa, dirigindo-se, de frente para a Jungfrau, por entre um prado verdejante e cultivado, onde o arranjo das pequenas casinhas campestres respira o bem estar, a commodidade dos seus moradores.

A pouco tempo de caminho, uma meia hora, encontramos as poeticas ruinas do castello de Unspunnen, envolvendo-se n'um manto de verdura, por entre o qual, como olhar furtivo de andaluza, espreitam as suas estreitas frestas medievales.

Passada a pequena povoação de Wilderswyl, a estrada bifurca-se, indo para a esquerda a de Bönigen, e para a direita a que vamos agora seguir.

Se o leitor que adoptar este itinerario, encontrar já o caminho de ferro em exploração, fará a mesma coisa, porque a linha, que vimos em construcção, segue igualmente os valles, como a estrada.

D'este ponto em diante acompanhamos o Lütschina Branco, assim chamado por suas aguas alvejantes, carregadas de calcareo.

Em qualquer tortuosidade do caminho uma agradavel surpresa nos espera; tão agradavel, que temos pena até de prevenir d'ella o leitor.

Mal o trem se approxima de qualquer trabalhador do campo, este deixa a enchada, e tomindo um tubo enorme, recurvado no extremo, em feitio de cachimbo, apoiado n'uns espeques de madeira, distantes uns quatro e mais metros do trabalhador, tira d'elle uns sons estranhos, que phantasticamente as montanhas repetem, muitas vezes, até se perderem desdobrando-se ao longe, nas quebradas do Rothenfluh. E' o *Alphorn*, trompa dos Alpes, feita de palha e madeira.

Dêmos ao tocador algumas moedas de nickel (como todo o dinheiro miudo suíço); uns 50 centimos são o bastante para que elle, agradecido, repita a sua suave escala até nos perder de vista.

A' direita eleva-se uma pequena villa, sobre um rochedo perfeitamente negro, e que as aguas da chuva fazem mudar de cõr, segundo é dito no sitio, dando-lhe uma apparence de oxydo de ferro.

E' por isso naturalmente que se chama áquelle monte o *Eisenfluh*.

Uns dois kilometros mais e eis-nos no triplice entroncamento, da estrada, do caminho de ferro e dos rios.

Da esquerda desce o Lütschina Negro, com as suas escuras aguas a misturarem-se com as do seu homonymo Branco, que vem de Lauterbrunnen.

O valle é lindissimo, fechado á esquerda pela grande montanha do Silberhorn, corôada com a sua geleira prateada.

A' direita a alta ravina do Staubbach, precipitando as suas aguas da altura de 300 metros, mas com uma suavidade pasmosa. Aquella tão grande massa d'agua, atravessa os ares, como uma pena d'ave, despenhada do alto da pedreira, transformando-se a meio caminho n'uma nuvem transparente que poisa no rio sem lhe alterar a corrente, como que afagando-a.

Em poucos minutos estamos em Lauterbrunnen, villa pittoresca, onde deixaremos o trem ou o comboio, para, cobertos com o nosso caoutchouc, chapeo de chuva em punho, ir vér, a pé, a cascata de Trümmelbach (Ribeira das Ruinas),

E' de um effeito magico vér como, pela estreita garganta aberta na rocha, se precipita furioso o rio, com um ruido ensurdecedor, fustigando-nos as faces com a ponta das suas largas espadas d'agua, que ameaçam devorar a pequena ponte de madeira, posta ali pelo concessionario, para que mais facilmente se possa admirar a enorme cascata.

Uma encantadora creança vem-nos dizer umas coisas, tentando explicar o que vemos; mas nem ella sabe falar, nem nós sabemos entendel-a. Pretexto para receber uns 20 centimos, moeda de que o excursionista se deve munir em quantidade, para esta digressão.

Partamos, pela outra margem do rio, até o ponto de entroncamento a que acima nos referimos, para tomar o caminho de Grindelwald, porque directamente não se pôde ir senão a pé, a cavallo, ou de cadeirinha, o que necessita umas boas 8 horas, e nós temos pressa e promettemos ao leitor uma viagem facil e commoda.

D'este ponto em diante seguimos o curso do Lütschina Negro, por um valle agradabilissimo, atravessando-se repetidas vezes o rio, em pontes de madeira, cobertas por telheiros, para que possam servir de abrigo aos viajantes, nas enormes tempestades que, por vezes rapidamente, se desencadeiam no Oberland.

A meio caminho temos uma enorme subida em que o cavallo a custo traccionia o trem.

Um enxame de rapazes vem, com ramos de arvores, sacudir as moscas ao animal. O cocheiro escolhe um, que lá vai caminhando ao lado do trem, enxotando umas moscas mais ou menos imaginarias, e que parecem educadas ali de propósito para pretexto de gratificação ao rapaz, mais numeroso dô que ellas.

Demos uns centimos aos pequenos, coitados, e vamos descansar sob o alpendre da estalagem do Stalden, onde tomaremos um copo de cognac (bem rasoavel, por signal) e veremos, quasi á força, um *gemse* vivo (cabrito montez) novo pretexto para darmos uns centimos ao exhibidor.

Hora e tanto de caminho ainda, agradavel como o anterior, e eis-nos á porta do *Hotel du Glacier*, onde se nos depara um almoço muito confortavel por 4 francos (meza redonda), e onde mandaremos preparar os cavallos de montanha, para subir á garganta do rio, á geleira e á gruta. Cada cavallo paga-se por 9 francos; o guia ganha metade, acompanhando até 4 cavalleiros.

Acabado o almoço montemos e deixemos ir o rocinante que elle sabe bem o caminho.

Diante de nós ergue-se o mar de gelo inferior.

A vinte minutos de subida chegamos a um chalet onde se vendem os bilhetes para a visita da garganta.

Esta é bem superior á que ha pouco vimos. O rio precipita-se, ainda com mais furor, pela abertura da gigantesca rocha, que deixa vér ao fundo, como n'uma decoração theatrical, uma parte do *glacier* espelhado, branco, contrastando com a negrura d'aquellas pedras e d'aquellas aguas.

Dando uma volta difficil e fatigante pôde-se ainda ir a uma ponte mais alta, na rocha. Aconselhamol-o, ainda assim, porque de lá de cima, a 200 metros das aguas, o spectaculo é maravilhoso e muito diferente do que se disfruta da ponte inferior.

Descendo de novo e montados nos cavallos que, diga-se a verdade, sobem pasmosamente aquellas ingremes ladeiras escarpadas, vamos até proximo da geleira, e a gruta de gelo, onde nos apeamos.

O spectaculo d'aquella é grandioso; onde se suppoe, cá de baixo vér grandes pedras schistosas encontra-se, lá de perto, um enorme oceano de gelo, em camadas sobrepostas, transparentes, levemente azuladas, que, illuminadas pelo sol, produzem umas tonificações de luz admiraveis.

O panorama olhado d'esses altos rochedos, é digno de uma exclamação, a que o mais fleugmatico viajante não se furtá.

Ao lado temos a encantadora gruta de gelo.

Não aspiramos a que a mais enthusiastica descripção que d'ella possamos fazer dê ao leitor uma idéa da impressão que nos produz aquella gruta.

Um sonho de fadas, um delicia!

Uma abertura na enorme massa de gelo deixa-nos penetrar n'um corredor de, talvez, 30 metros de extensão, por 1,50 de largura, illuminado por transparencia pelos raios do dia, que passando atravez do tecto, produzem scintillações de diamantes nas anfractuosidades d'aquellas paredes vitriás.

E ao entrar, vem-nos afagar os ouvidos uma melodia que parece um côro de anjos, um harpejo celestial que nos deixa perplexos, supondo-nos transportados em sonhos a uma mansão de fadas.

Entrando, encontramos sentada uma velhinha de 75 annos, cantando umas deliciosas melopéas alpestres, acompanhando-se n'um psalterio, tão velho como a sua dona.

Oiçamos-lhe uma ou duas canções, e a historia que

ella conta rapidamente, n'uma cantilena decorada, a todos que visitam a gruta, e saberemos que ha vinte annos que ella ali passa todo o verão, do meio dia ás 5 horas, sem que o gelo d'aquellas paredes tenha já accão sobre o do seu corpo magro mas robusto.

Não é o nickel que, d'esta vez, buscamos no bolso; são as pequenas moedas de prata, que espontaneamente deixamos no regaço d'aquelle fada da gruta, dadi-va bem merecida, pela impressão que a velhinha nos deixa, tão indelevel, que por certo ninguem se esquece-rá d'ella.

Temos visto, enquanto a nós, o mais phantastico em bellezas naturaes da Suissa; pelo menos o que mais nos agradou n'esta viagem.

Desçamos agora a Interlaken, para seguir a outros pontos, onde admiraremos trabalhos scientificos e artis-ticos que são o complemento com que aquelle paiz consegue obrigar os viajantes de todo o mundo a visital-o, e encantar quantos teem o bom gosto de lhe dedicar alguns dias de viagem.

ENTRE COLLEGAS

O Jornal de Santarem, que á ultima hora nos chega ás mãos, interpretou mal o nosso artigo sobre a estação terminus da linha de Vendas Novas.

Falta-nos o espaço para lhe repetirmos aqui a nossa ideia, mas o que ella de forma alguma significa é que deixemos de louvar os esforços empregados pela camara e habitantes de Santarém na justa defesa dos interesses da cidade.

No proximo numero nos explanaremos mais.

O Diario do Commercio, do Porto, publica um comunicado cujo auctor mostra desconhecer inteiramente os serviços de bilhetes circulatorios em vigor nas nossas linhas ferreas.

Em vez do correspondente ir procurar esses serviços nos guias estrangeiros, se lêsse o Guia Annunciador, ou alguns numeros do nosso jornal, veria que ha sempre bilhetes circulatorios, tanto internos como internacionaes, cujos preços têm a redução de 45 por cento.

Se quizer mais explicações, dar-lh'as-hemos com todo o gosto. E' perguntar, que sempre é melhor do que escrever sem razão.

O DESCANÇO AO DOMINGO

Do nosso amigo sr. José Maria da Costa, antigo chefe do movimento na linha do sueste, recebemos a carta que abaixo publicamos, acompanhando copia da proposita por este sr. apresentada em julho de 1884 ao sr. director d'aquellas linhas, no sentido de se conceder uns certos dias de descanso ao pessoal de vias ferreas.

Esta campanha, que em França está sendo sustentada com afínco, sendo muito notavel o projecto que, nesse sentido, foi ha pouco apresentado a mr. Ives Guyot, ministro das obras publicas, pelo intelligent e liberal director do P. L. M., mr. Noblemaire, é absolutamente sympathica para todos que olham com attenção ao bem estar e ás necessidades de uma classe sobrecarregada incessantemente por trabalhos e responsabilidades, na qual, portanto, um pequeno descanso reverteria ainda em favor da sua applicação e robustez nos dias uteis.

Mas como não é possivel que as administrações prescindam por completo do seu pessoal, em frequentes dias, o sr. Costa lembra que aquella concessão poderia regular-se, conciliando os interesses do serviço com os do

pessoal, dando-lhe a folga do 1 domingo por mez, ou 12 no anno.

Na companhia Real já desde 1883 que identica disposição está em vigor, para todo o pessoal em geral, incluindo o de officinas, ao qual ella foi tornada latitudinaria no anno seguinte, advertindo ainda, que esta concessão não se restringe aos domingos, podendo tambem ser gosada nos dias uteis, quando o serviço o permitte, e á escolha do empregado.

Segue a carta do nosso amigo sr. Costa:

MEU CARO MENDONÇA.

Em 28 de junho de 1884, desempenhando o cargo de chefe do movimento e trafejo dos caminhos de ferro do sul e sueste, apresentei ao digno director e meu excellente amigo o sr. João Pedro Tavares Trigueiros a seguinte proposta: «descanso ao domingo para o pessoal do serviço do movimento» que não poude pôr se em execução por escassez de pessoal e material circulante.

As condições melhoraram n'esses ultimos annos e o desenvolvimento da viação accelerada no paiz, tem sido importante.

Ainda que não tenho a honra de fazer hoje parte da corporação dos caminhos de ferro portuguezes, comtudo não lhe perdi o amor.

Torno a recordar o assumpto por me parecer que deve merecer a attenção da administração superior.

Recorro ao seu bello jornal a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, onde por vezes me tem feito o favor de receber; ahí vae pois o projecto d'então, especial para aquellas linhas pedindo-lhe o bom acolhimento a bem d'um pessoal sobre o qual peza tanto trabalho e responsabilidades, e que de tão poucas regalias gosa.

O meu amigo conhece o que se tem feito no estrangeiro, especialmente na Suissa com respeito ao *descanso do domingo*; pois bem, com um bocado de boa vontade tambem por cá se pôde conseguir alguma cousa, em favor dos empregados dos serviços activos dos caminhos de ferro, Movimento, Tracção e Via.

Lisboa, 25—3—90.

José Maria da Costa.

A AFRICA INGLEZA

O governo do Cabo está emittindo um emprestimo de 28.600:000 francos, a 3 1/2 %, destinado a fazer face ás despezas do alargamento a que vae proceder, das suas linhas ferreas, e a reembolsar o governo imperial da somma de 10 milhões de francos, adeantada em 1885, para a construcção da linha de Capetown a Kimberley, limite norte da sua actual rede.

A cidade do Cabo está destinada a ser o ponto de partida da grande e principal artéria que irá até Zambeze. A distancia do terminus actual, a cidade do Cabo a Kimberley é de 1:050 kilometros aproximadamente. A 240 kilometros mais longe acha-se Aar, ponto de intersecção da linha de Port-Elisabeth; e na direcção d'este ultimo ponto, a uns 130 kilometros, está Middleburg, ponto de juncção com a linha de Colesburg.

Em vista da declaração feita ha pouco pelo presidente Kruger, do Transvaal, está-se dando grande incremento ás obras para o prolongamento da linha de Colesburg na direcção de Bloemfontein, d'onde depois atravessará o Estado livre d'Orange, até Potschefstroom e Johannesburg, no Transvaal.

Em julho proximo terminar-se-ha a linha de Kimberley a Fourteen Streams, nas margens do rio Vaal, esperando-se que o seu prolongamento até Shoshong, ficará prompto em dois ou tres annos. Segundo o traçado do projecto esta linha atravessará o Vaal em Fourteen Stream, cortando por Griqualand West, e dirigindo-se quasi em linha recta por Vrybourg, Mafeking, Kanya e Malopolole, a Shoshong, sem tocar o territorio dos Boërs. O paiz que atravessará é fertilissimo e rico em jazigos de mineraes. Esta grande linha será provavelmente prolongada através o Matabeleland e o Mashonaland, até o Zambeze, e está destinada a prestar relevantes serviços á colonisação, ao commercio e ás empresas mineiras.

A secção de Este River a Sir Lowry's Pass, já foi aberta á exploração, e a de Kalk's Bay a Simon's Town está quasi concluída.

Durante o corrente anno a rête ingleza do Sul da Africa, ficará aumentada com cerca de 2:930 kilómetros.

A linha de Bloemfontein a Johannesburg, inaugurar-se-há para o fim do anno, e a de Vaal River e Vryburg ao Bechuanaland britannico no começo de 1891.

Parecem-nos interessantes estes esclarecimentos com respeito ao estado da rête ferro-viaria sul africana, que encontramos n'um jornal francez e por elles se vê que a Inglaterra pensa muito a serio em construir linhas ferreas nos territorios de que se apropriou pelo ultimatum de 11 de janeiro, e ainda em outros que, provavelmente, se prepara para nos subtrahir.

A CASA TRAYVOU

A antiga e importante casa constructora Beranger & C.^{ie}, de Lyon, que actualmente funciona sob a gerencia do seu proprietario Mr. B. Trayvou, foi estabelecida em La Mulatiere, ha trinta annos, e de então para cá, graças á excellencia e perfeição dos seus productos, tem progredido notavelmente, sendo hoje conhecida como uma das primeiras no genero de construcções ferro-viarias e industriaes. E' a unica casa francesa na industria dos apparelhos de pesagem; fabrica toda a qualidade de instrumentos, desde a colossal bascula empregada nas construcções navaes e estabelecimentos metallurgicos, para se conhecer o peso das chapas de blindagem e dos canhões, machinas e geradores a vapor, até as mais pequeninas e delicadas balanças para analyses ou ensaios, do peso d'um miligramma.

Graças ás mais aperfeiçoadas ferramentas e á organisação magnifica das suas officinas, os trabalhos que ali se construem são d'uma perfeição extrema, posto que o pessoal empregado seja relativamente limitado.

Em quasi todas as linhas de caminhos de ferro da Europa, Asia e Africa se encontram apparelhos saídos das officinas da casa Trayvou, sendo a companhia sul-americana tambem uma das suas melhores clientes.

A casa Trayvou tem obtido em todas as exposições effectuadas ha cinquenta annos a esta parte os primeiros premios.

Na Exposição Universal de Paris, em 1889, foi-lhe conferida a medalha d'ouro.

O correspondente em Portugal d'esta importante casa constructora é o sr. Augusto Lavarré, residente na cidade do Porto.

LINHAS PORTUGUEZAS

De Alcantara a Cascaes.— Adiantam-se consideravelmente os trabalhos do complemento do ramal de Cascaes, entre Alcantara e Pedrouços, esperando-se que para agosto já possa ser aberto á exploração desde Alcantara e Belem, onde haverá uma estação, em frente da praça de D. Fernando.

Outra estação será na Junqueira e um apeadeiro na rua 24 de Julho.

Central de Santarem.— Abre por estes dias no Campo de Sá da Bandeira uma estação central da companhia Real, com serviço combinado para passageiros, bagagens, recovagens e mercadorias para todas as estações das linhas de leste, norte e oeste.

Os omnibus partem com os passageiros da Central 40 minutos antes da saída dos comboios e da estação

do caminho de ferro para a Central logo depois da chegada dos diferentes trens.

O preço do transporte de passageiros é 100 réis; o das mercadorias 8 réis cada 10 kilos.

Daremos, com o proximo numero a tarifa do serviço d'esta nova estação.

De Coimbra a Arganil.— Activam-se quanto possível as obras d'esta linha, para que no proximo verão possa ser inaugurada a parte comprehendida entre Coimbra e a Louzã.

Ramal de Vizeu.— Já estão assentes as vias de resguardo e a principal em frente da estação de Vizeu. Os trabalhos teem ultimamente tomado grande incremento.

Pessoal da companhia Nacional.— Em virtude da ultima lei de incompatibilidade, deu a sua demissão de administrador d'esta companhia o sr. conselheiro Júlio Marques de Vilhena, actual ministro da marinha.

Uma linha em S. Thomé.— Diz um correspondente para o *Commercio do Porto* que o sr. governador geral d'aquelle provincia nomeou uma commissão, composta dos agricultores srs. dr. Alberto Garrido e José Constantino, e do comerciante sr. Luiz Santhiago, para estudar o projecto de um caminho de ferro em S. Thomé, requerido ao governo pelos srs. Francisco Monteiro e Jeronymo Carneiro.

E' muito melindroso o encargo que está incumbido á commissão, porque da approvação ou rejeição do projecto pôde resultar grave prejuizo ao desenvolvimento da provincia.

Representação.— A companhia das dockas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares representou ao governo pedindo a construcção urgente de caes acostáveis no Porto, visto a falta que este melhoramento está fazendo ao desenvolvimento do trafego do norte do paiz, e os inconvenientes que resultam do estacionamento, no rio Douro de grande numero de navios esperando descarga.

A companhia tenciona organizar um serviço de transportes, marítimo e fluvial, entre Leixões e a alfandega, desde já e durante a permanencia da construcção do porto commercial e respectivo caminho de ferro.

Por esta fórmula, os grandes vapores poderão dentro em breve entrar em Leixões, passando o carregamento para barcos, que serão rebocados por um vapor para a alfandega, o que é um bom serviço que a companhia prestará ao commercio.

Fiscalisação do Governo.— Sob este titulo diz a *Epoca*:

«Está muito longe de ser o que deve, por falta de competencia do pessoal a quem está incumbida, no serviço de movimento e trafego.

«Havemos de esclarecer o publico, pedindo, desde já a quem compete, que faça nomeações acertadas, isto é, que os individuos não tenham unicamente por habilitação as cartas... de empenho.»

Não vemos razão excepcional para que, n'um paiz em que o funcionalismo, nas suas diversas classes, se resente sempre das influencias politicas, se faça incidir uma censura geral sobre uma classe que, se não é mais correcta nas suas funcções do que as demais, não é também mais defeituosa.

Em toda a nossa burocracia ha defeitos e insuficiencias de habilitações; no pessoal da fiscalisação das nossas linhas ferreas não pode, portanto, deixar de haver os, mas felizmente não é n'essa classe onde mais abundam os incompetentes, e se olharmos para os empregados que estão hoje incumbidos dos trabalhos de responsabilidade nas diferentes redes, crêmos que o collega não poderá contestar a sua aptidão e intelligencia.

ASCENSORES DE LISBOA

Tem-se demorado, contra o que esperavamos, a inauguração do serviço da nova linha Camões-Estrela, em consequência de um inconveniente muito inesperado e muito importante, que só a experiência dos dois carros ultimamente chegados deu a conhecer.

Foi o caso, que ao construir-se a linha se imaginava que as rodas dos wagons eram semelhantes às dos empregados nos demais sistemas dos caminhos de ferro. Por isso se fez abaular o terreno nos lados do *rail* vulgar, que constitue a metade da via, tendo o cuidado de deixar junto d'este um pequeno espaço não empedrado onde passasse o rebordo das ditas rodas.

Chegaram, porém, os dois primeiros wagons, e uma noite experimentou-se um dos carros, fazendo-o descer até o largo das Cortes.

O veículo trepidava enormemente, em consequência das rodas que deviam assentar no *rail* simples serem de largo rodado, especie de cilindros, que, para deslizarem bem sobre o carril, precisam que a superfície d'este fique um pouco acima do nível da rua; de modo que as tais rodas ou cilindros, arrastados sobre as pedras, tornam horroroso o andar dos carros.

Tem, pois, que ser rebaixado o lado exterior da linha, o que representa uma perda considerável para a companhia, e um atraso para a tão desejada inauguração do serviço, a qual nos asseguram se espera realizar em fins d'este mês.

Chegaram já de Antwerpia, e d'aqui a poucos dias estarão despachados, mais cinco carros, devendo, portanto, o serviço começar em muito regulares condições. Valha-nos isso, a nós, público, que tanto desejamos ver funcionar aquellas commodas carreiras, e à companhia, que bem merece que os seus esforços e despezas tenham por coroa o melhor exito.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA DE SEGUROS BONANÇA

A direcção anuncia aos srs. accionistas que o pagamento do dividendo do anno de 1889, na razão de 35\$000 réis por cada título de cinco acções, livre do imposto de rendimento, votado pela assembléa geral em sessão de 27 do corrente, começa no dia 2 de abril e continua todos os dias não santificados, desde as dez horas da manhã até ás duas da tarde.

Os srs. accionistas do Porto podem receber os seus dividendos na delegação da companhia n'aquella cidade, rua Mousinho da Silveira, 167 a 173.

MONTE-PIO GERAL

Por ordem do ex.^{mo} sr. conselheiro presidente da mesa é convocada a assembléa geral a reunir quinta-feira, 17 do corrente mês, pelas 7 e meia horas da noite, sendo a ordem dos trabalhos a seguinte :

1.^o Discutir e votar o parecer da comissão revisora de contas do anno findo;

2.^o Proceder á eleição da direcção e dos fiscaes que tem de funcionar no presente anno.

Em conformidade com o n.^o 9 do artigo 7.^o dos estatutos, estão patentes ao exame dos srs. associados, ate ao referido dia 17, os livros e contas da sociedade.

No escriptorio do Monte-Pio distribue-se aos srs. associados o relatorio da direcção e parecer respectivo em todos os dias não santificados, das 9 e meia da manhã ás 3 da tarde.

COMPANHIA UNIÃO FABRIL

Do dia 1 de abril em diante, pagar-se ha no escriptorio d'esta companhia, rua da Alfandega n.^o 44 a 52, o dividendo de 12\$000 réis por acção, relativo ao anno de 1889.

COMPANHIA REAL PROMOTOR DA AGRICULTURA
PORTUGUEZA

Não tendo tido logar a reunião da assembléa geral no dia 29 do corrente, por falta de numero de accionistas, fica marcado o dia 16 de abril proximo, para a reunião ordinaria nos termos do arti-

go 25.^o dos estatutos, no escriptorio da séde da companhia, ala poente do mercado 24 de Julho, pelas oito horas da noite, para apresentação do relatorio da direcção e parecer do conselho fiscal.

SOCIEDADE GERAL AGRICOLA E FINANCEIRA DE PORTUGAL

Não se tendo realizado a assembléa geral d'esta sociedade que havia sido convocada para 27 de março, são novamente convocados para os mesmos fins, e nos termos da lei e dos estatutos, os srs. accionistas, para se reunirem pelas 8 horas da noite de 17 de abril proximo na séde da sociedade, rua dos Capellistas, 117.

BOLETIM FINANCIERO

Lisboa, 15 d'abril de 1890.

A quinzena foi assinalada com a guerra acintosa que nos ultimos dias se tem feito ao nosso credito nas bolsas de Paris e de Londres, a propósito do empréstimo de 4% para que se abriu hoje subscrição pública em Paris.

Como sempre que se trata d'um empréstimo português, os portadores dos títulos do empréstimo de D. Miguel, entenderam dever propalar toda a casta de calumnias, para fazer falhar a subscrição.

E' de crer que o resultado fosse identico ao d'outras vezes, que têm tentado exercer pressão no mercado francês, se uma outra circunstância não os viesse dalguma forma auxiliar.

Referimo-nos aos manejos de casas inglesas e allemãs, mais ou menos interessadas nas anteriores operações de crédito do tesouro português com Ephrussi que, tomado firme a ultima, prescindiu do concurso d'aquelas casas, originando despeitos que se traduziram na guerra à coups de crayon que em Paris e Londres se está fazendo.

D'esta guerra resultou que o nosso externo cotado a 64,75 no dia 9 desceu hontem 14, a 61,75 — tres pontos de baixa — e hoje 15, depois de se ter levantado na abertura da bolsa a 62,75 desceu mais tarde a 62,50 para cahir ainda mais, a 62,25, segundo as ultimas notícias que temos.

O fim a que visam todos estes manejos é evidente: resume-se em fazer gorar a subscrição. Para melhor o conseguirem, ofereciam-se já hontem, na bolsa de Paris, resultados da subscrição a 3 frs. de perda do preço da emissão. E' verdade que os vendedores se se cobriram com pedidos firmes, pequeno risco correm, ou antes nenhum, desde que os contractadores abonam a comissão de 3f,50 por título.

O resultado da subscrição não é conhecido por enquanto, mas não deve ser muito favorável.

Ainda assim em Lisboa, nos guichets dos corretores da praça, onde unicamente se abriu na praça subscrição para o novo empréstimo, foram pedidas cerca de 2:500 obrigações, segundo nos consta.

A guerra entre os grupos financeiros do estrangeiro a propósito do empréstimo, impediu que o nosso externo aproveitasse com a melhoria geral dos mercados estrangeiros, animados com o favorável resultado das liquidações de fim de março, impulsados energicamente pela bolsa de Paris que ha retomado o seu lugar preponderante no movimento financeiro das praças da Europa, no que respeita a valores internacionaes. A baixa do juro em Londres, a 2% no mercado livre e a 3 1/2% no Banco d'Inglaterra, com quanto fosse prevista esta ultima, contribui também poderosamente para a favorável attitude dos mercados em geral, beneficiados com a procura para capitalização que deriva da, já enorme, somma a que sobem os coupons pagáveis no primeiro d'abril.

O nosso mercado, cedendo ás influencias geraes esteve tambem animadissimo e nos diversos valores a alta afirmou-se mais ou menos accentuadamente.

As inscrições subiram até 63,05 na sexta feira, mas affrouxaram no sabbado, em vista da baixa do externo, a 62,85%. Hontem cahiram a 62,70, mas immediatamente recuperaram o preço de 62,85.

Hoje fizeram-se a 62,80 e 62,85.

E' provavel que se se não tivesse posto de lado o grupo nacional, quando se tratou do empréstimo, os nossos fundos lá fóra se tivessem sustentado tão bem como em Lisboa. Infelizmente as consequencias d'este afastamento hão de fazer-se sentir demoradamente. Oxalá nos enganemos.

No mercado de capitais disponiveis a situação manteve-se favoravelmente. Outro tanto não succede em relação ao cambial. Sendo o producto do ultimo empréstimo destinado a solver encargos no estrangeiro, a tensão accentua-se pela falta de remessas do Brazil, onde o cambio sobre Londres se cota a 22 1/8 d., e pelo facto de estar parada a exportação de vinhos. Em virtude d'este ultimo facto e da baixa do cambio de Paris sobre Londres, a divisa Paris tem subido enormemente.

A ultima cotação dos nossos externos em Londres foi, hoje, de 62 2/4.

B. dos Santos.

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

BOLSAS	TÍTULOS	DIAS													
		1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—
Lisboa . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes	103.300	103.300	—	—	—	—	—	—	103.500	102.000	103.500	—	102.000	—
	» Ascensores » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C.º de Ferro Portuguezes	73.800	74.300	—	—	74.400	74.000	74.300	74.400	74.500	—	75.000	75.400	75.400	—
	» Nacional	—	—	—	—	84.000	84.000	—	84.000	84.000	84.000	84.200	84.200	—	—
Paris . . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes	—	—	—	575	—	575	—	—	570	570	564,50	570	570	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	244,25	—	242,50	—	—	—	244,25	—	—	244,25	—	—	360	—
	» Norte de Espanha	—	366	—	—	—	—	—	—	364	—	—	338	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	344,25	—	—	—	—	—	—	344	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes	364	—	363,50	363	363	365	365	365,50	364,50	363	362	360	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	340	—	337,50	335	337	335	339	337	339,50	339	337	330	—	—
	» Norte Espanha, 1.ª hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	485	—	485	485	485	485	485	485	485	485	485,50	485	—	—
	» C.º da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94	—	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	—	—
Amsterd.	Obrig. C. F. Atravez Africa	94	—	94	—	94,25	—	94	94,25	93,62	93,62	93,62	93,62	—	—
Bruxellas.	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94	—	95,30	—	—	—	95,30	—	95,30	95,30	95,30	95,30	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1890			1889			TOTAES			DIFERENÇA A FAVOR DE		
		KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	1890	1889	1890	1889	1890	1889
Companhia Real	Antiga rede (1)	de 19 25	Março	580	Réis 42.820:000	Kil. 73:827	580	Réis 50.300:000	Kil. 86:724	Réis 532.266:000	Kil. 600.610:000	Réis —	Réis 68.344:000
	» » » » »	26 4	Abrial	»	Réis 46.729:000	Kil. 80:567	»	Réis 54.200:000	Kil. 88:275	Réis 578.995:000	Kil. 634.810:000	Réis —	Réis 72.815:000
	Nova rede não garantida (2)	19 25	Março	82	Réis 3.014:000	Kil. 36:736	82	Réis 3.905:000	Kil. 72:042	Réis 35.667:000	Kil. 53.932:000	Réis —	Réis 48.265:000
	» » garantida (3)	26 4	Abrial	»	Réis 3.478:000	Kil. 42:444	»	Réis 4.338:000	Kil. 52:902	Réis 39.145:000	Kil. 58.270:000	Réis —	Réis 49.425:000
Ramal de Cascaes	19 25	Março	468	Réis 2.735:000	Kil. 16:279	452	Réis 3.497:000	Kil. 21:032	Réis 34.349:000	Kil. 33.677:000	Réis —	Réis 2.358:000	
	26 4	Abrial	»	Réis 2.430:000	Kil. 14:164	»	Réis 2.781:000	Kil. 18:296	Réis 33.749:000	Kil. 36.438:000	Réis —	Réis 2.709:000	
Sul e Sueste	19 25	Março	49	Réis 567:750	Kil. 29:884	»	—	—	Réis 6.369:330	—	—	—	
	26 4	Abrial	»	Réis 573:450	Kil. 30:274	»	—	—	Réis 6.944:480	—	—	—	
Minho e Douro	15 21	Janeiro	340	Réis 14.387:088	Kil. 42:903	332	Réis 13.278:250	Kil. 39:994	Réis 45.409:653	Kil. 44.420:440	Réis 3.989:243	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Beira Alta	12 18	Março	253	Réis 6.404:670	Kil. 25:303	253	Réis 7.960:929	Kil. 34:466	Réis 78.644:846	Kil. 83.233:975	Réis —	Réis 4.619:129	
	19 11	»	»	Réis 6.055:884	Kil. 23:936	—	Réis 7.393:561	Kil. 29:223	Réis 84.670:727	Kil. 90.627:536	Réis —	Réis 5.936:804	
	26 4	Abrial	»	Réis 6.839:407	Kil. 27:032	—	Réis 7.633:979	Kil. 30:473	Réis 94.509:834	Kil. 98.261:545	Réis —	Réis 6.751:684	
Guimarães	5 11	Março	34	Réis 674:043	Kil. 19:736	34	Réis 665:400	Kil. 19:561	Réis 7.030:240	Kil. 7.301:080	Réis —	Réis 250:840	
	12 18	»	»	Réis 670:190	Kil. 19:714	»	Réis 787:425	Kil. 23:450	Réis 7.720:430	Kil. 8.088:205	Réis —	Réis 367:773	
Norte de Espanha	19 25	Março	2803 Ps.	Réis 4.122:353	Kil. 400	2803 Ps.	Réis 4.228:318	Kil. 438 Ps.	Réis 13.747:747	Kil. 14.096:808	Ps. —	Réis 319:064	
	26 4	Abrial	»	Réis 4.155:753	Kil. 412	»	Réis 4.243:354	Kil. 432	Réis 14.903:499	Kil. 15.310:259	Ps. —	Réis 406:714	
Madrid-Zaragoza-Alicante	19 25	Março	2672	Réis 4.027:346	Kil. 384	2672	Réis 947:565	Kil. 354	Réis 14.667:906	Kil. 10.954:804	Réis 713:405	—	
	26 4	Abrial	»	Réis 4.094:077	Kil. 408	»	Réis 957:594	Kil. 358	Réis 12.758:983	Kil. 11.942:392	Réis 816:394	—	
Andaluzes	5 11	Março	894	Réis 209:384	Kil. 234	894	Réis 243:242	Kil. 238	Réis 2.264:924	Kil. 2.307:056	Réis —	Réis 45:435	
	12 18	»	»	Réis 246:153	Kil. 275	—	Réis 229:286	Kil. 256	Réis 2.508:375	Kil. 2.536:342	Réis —	Réis 27:968	
Almansa-Valencia-Tarragona	11 20	Março	353	Réis 321:637	Kil. 848	393	—	—	Réis 2.458:203	Kil. 2.422:755	—	—	
	—	—	—	—	—	—	Réis 287:125	Kil. 730	Réis 2.400:958	—	—	—	
Madrid-Caceres Portugal	1												

CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

Como os nossos leitores devem estar lembrados, quando se encerrou ultimamente em Paris, o congresso internacional de caminhos de ferro, ali reunido por occasião da Exposição Universal, e onde Portugal se fez representar por alguns dos seus mais distintos engenheiros, ficou resolvido que a seguinte sessão d'esse congresso se effectuasse em S. Petersburgo, em 1891.

O governo belga encarregou-se de comunicar ao gabinete da Russia, os unanimes desejos dos congressistas, para que o congresso se reunisse na capital do imperio moscovita, sollicitando para isso a auctorisação do Czar.

Ha alguns dias recebeu-se a noticia de que Alexandre III, accedeu da melhor vontade aos mencionados desejos, com a condição de que o futuro congresso terá lugar em S. Petersburgo, não no anno de 1891, como se tinha combinado, mas sim em 1892.

LINHAS HESPAÑOLAS

Linhos coloniaes da Hespanha.—Parece que vão tomado algum incremento os trabalhos de construcção da linha ferrea, que ligará Manilla cidade situada nas ilhas Philippinas e capital das possessões hespanholas na Oceania, com o porto de Dagaupon.

Os motivos que a companhia concessionaria allega com respeito á lentidão com que se têm, até aqui, feito estas obras, são a negligencia da administração hespanhola, a insuficiencia de estudo do primitivo traçado a que foi preciso fazer bastantes modificações e o grande atrazo que resultou das expropriações de terrenos, concorrendo tudo isto para a demora com que se tem construído a nova linha, que quando completa será uma das mais importantes da rede colonial da Hespanha.

A extensão total da linha será de 192 kilometros, estando já collocados os rails em 50 kilometros, 25 dos quaes são entre Manilla e Bacaoué.

As terraplenagens e as obras d'arte, perfeitamente executadas, tambem já estão concluidas, vendo-se já terminadas 3 grandes pontes, tendo cada uma d'ellas trez tramos de 50 kilometros.

Parte do material circulante—dez locomotivas e sessenta wagons—chegou já a Manilla, e tudo leva a crér que a primeira secção do novo caminho de ferro, comprehendida entre Manilla e S. Fernando de Pampanga, possa ser inaugurada ainda este mez ou em maio proximo.

Sobre o rio Lena.—O Marquez de Comillas, por intermédio do seu procurador e representante o sr. D. Benito Dias requereu auctorisação para construir uma ponte sobre o rio Sena, em Sevilha (Mieres) ponte destinada a estabelecer facil comunicação entre as installações de minas de carvão que o opulento titular ali posse, e o caminho de ferro do Norte, na estação de Ujo.

O pedido foi acompanhado pela memoria descriptiva, orçamento, plano e todos os detalhes da ponte.

A linha de Calahonda.—Diz uma folha local que a companhia belga constructora do caminho de ferro de Calahonda, vae modificar consideravelmente o traçado da sua linha.

Em vez de a fazer descer pela margem direita do rio Restabal até tocar em Izbor com o que se economisavam uns 25 kilometros, dirigil-a-hão pela Serra Nevada até Orgiva.

Os trabalhos começarão ainda esta primavera, e parece que progredirão bastante em pouco tempo, visto que ha grande empenho no prompto acabamento d'esta linha ferrea.

Dº S. Sebastião a Bilbao.—Foi eleita no dia 16 do mez findo a commissão que hade dar parecer sobre o projecto do caminho de ferro de via larga entre S. Sebastião e Bilbao.

Este projecto que está conscientemente elaborado, destina-se a prestar valiosos servicos á região cantabrica, e n'elle se nota a incontestável proficiencia com que se venceram as innumerias difficuldades que um paiz tão montanhoso como as Vascongadas apresenta á construcção d'uma linha ferrea, conhecendo-se além de isso o cuidado que houve em conciliar e bem servir, juntamente com os da empraza constructora, os interesses e o desenvolvimento progressivo dos povos que o novo caminho de ferro deve atravessar.

Como se tivessem suscitado algumas questões e levantado discussões violentas com respeito aos nomes que haviam de constituir a commissão acima designada, recorreu-se á votação, saindo eleitos os srs. Becerro de Bengoa, Arias Miranda, Pedregal, Calbeton, Wenceslao Martinez e Moia.

Caminho de ferro em Cuba.—Foi auctorizado por um decreto real, o ministro das colonias de Hespanha, a abrir concurso para a concessão do caminho de ferro central da ilha de Cuba.

A nova linha colonial da Hespanha terá uma extensão de mais de 100 kilometros, e as despezas para a sua construcção calculam-se em 270 milhões de francos.

O thesouro da ilha da Cuba concede uma subvenção annual de 8 % sobre o capital a empregar, subvenção que se inscreverá como fazendo parte integrante do orçamento de despezas especiaes da colonia.

O governo hespanhol, pela sua parte, não dá garantia alguma ao capital empregado na projectada via ferrea cubana.

Mais duas concessões.—A' companhia do caminho de ferro de Bilbao a Portugalete, foi adjudicada a concessão d'um ramal de via normal, que partindo do caminho de ferro de Tudela a Bilbao, em Cantalojas vá encontrar-se com a linha de Bilbao a Portugalete na estação de Olaveaga, passando pelos concelhos municipaes de Bilbao e Abando.

O Estado não subvencionará a construcção d'este ramal.

Ao sr. D. Manuel Marti, tambem foi concedida auctorisação para construir e explorar, por espaço de noventa e nove annos, e sem subvenção do Estado, um caminho de ferro de via reduzida ou larga, conforme seja necessário, de S. Sebastião e Deva, passando por Gultaria.

Do Porto de Santa Maria a Róta.—Deve inaugurar-se por estes dias, abrindo-se desde já a exploração do publico, a nova linha de caminho de ferro, de Porto de Santa Maria a Róta.

Progridem os trabalhos para que em breve se prolongue esta linha ferrea, chegando até Chipiona e Sanlúcar.

De Lorcas a Aguillas.—Inaugurou-se no dia 1 d'este mez a parte d'esta linha ferrea comprehendida entre Aguilas e a estação de entroncamento.

N'esta secção da linha ultimamente aberta á exploração do publico transitarão durante o dia dois comboios um com o correio, e outro de mercadorias.

Estes comboios terão umas pequenas paragens nas estações intermédias, que são Jaravia e Pulpi, gastando no trajecto uma hora e vinte e trez minutos.

Novos caminhos de ferro.—O governo hespanhol acaba de aprovar uns poucos de projectos de novas linhas ferreas, concedendo aos seus autores auctorisação para as contruirem e explorarem.

Os mencionados projectos são os seguintes:

Do sr. D. Emilio Logorburu para construir e explorar um caminho de ferro de via larga de Logroño, na linha de Tudela a Bilbao, a Pamplona.

Da casa C. Murrieta & C.^a para construir e explorar um caminho de ferro economico no concelho municipal de Valcardo (Biscaya) desde o bairro Ugarte ao rio Gailindo.

Do sr. D. Manual de Lecanca, de Bilbao, para construir e explorar por espaço de noventa e nove annos um caminho de ferro de via reduzida desde Luchana no concelho municipal de Erandio até Murguia na província de Biscaya.

Do sr. Guillermo Pozzi, para construir e explorar por espaço de noventa e nove annos um caminho de ferro de via reduzida de Elgoibar a Deva, na província de Guipuzco.

Todas estas linhas serão construídas sem subvenção do Estado.

Na Catalunha.—Está-se procedendo em Hespanha, aos estudo d'uma via reduzida, que irá de Barcelona a Olesa e Montserrat, contornando o rio Cardoner até Cardona o rio Negro até Solsona, indo a Oliana, e destacando ramaes para Seo de Urgel, Isona e outras povoações carboniferas.

A nova rede receberá o nome de «Caminhos de ferro carboniferos de Catalunha.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Tramways electricos.—Brevemente será aberto á exploração em Roma, um tramway electrico, mandado construir pela sociedade dos tramways romanos, na via Flaminia.

Os trabalhos da installação d'este melhoramento na capital da Italia, foram dirigidos por M. Card Von Buch, director da companhia de tracção electrica, e por muitos engenheiros ingleses que de propósito foram a Roma.

Espera-se unicamente pela chegada das machinas e das carruagens para se efectuar a inauguração.

Em Bilbao tambem se está installando um tramway electrico, sendo esta a primeira cidade da Hespanha que o vae possuir.

O motor rebocará tres carruagens.

Fusão de linhas ferreas.—O governo russo, ordenou que se effectuasse n'uma só linha de caminhos de ferro, a fusão das vias ferreas de Morchaust, Syzrane, Riajsk-Morschansk e Riajsk-Viazma, que ultimamente foram adquiridas pelo Estado, e que por elle são actualmente exploradas.

O percurso total d'estas tres linhas é de 1,280 verstes (unidade russa).

A linha resultante da fusão tomará o nome de Syzrane-Viazma.

De Cauterets a Raillère.—Consta que se organizou uma companhia composta dos primeiros capitalistas franceses, que se propõe a explorar o sistema de caminhos de ferro *glissants*, começando por estabelecer quanto antes uma linha entre a estação thermal de Cauterets e Raillère.

O sistema *glissant* já o descrevemos nas nossas notas de viagem, fallando das experiencias feitas na Exposição Universal de Paris.

Em Cauterets reina grande entusiasmo com o projecto de construção d'esta linha, que constituirá um dos mais importantes serviços prestados áquella localidade.

Caminho de ferro de Congo.—O nosso collega belga *L'Ingenieur Conseil*, insere uma local com respeito a esta linha e á elaboração das suas tarifas.

Diz que, como a maior parte das tarifas, as do caminho de ferro do Congo contêm classificação de mercadorias qualificadas, como o marfim, etc., e outras não qualificadas, e por isso a direcção vendo-se em embaraços com respeito á taxa que havia de aplicar ás mercadorias não designadas, resolveu por fim que estas paguem 7,50 de gastos fixos, por kilometro, e 10 % em 100 kilogrammas do valor da mercadoria na Europa.

O nosso collega estranha esta resolução, que alcunha de curiosa e unica no genero, no que estamos inteiramente d'accordo.

Propriedade de titulo.—Fundou-se em Paris, ha poucos dias uma companhia ferro-viaria, que se intitulou *Companhia dos caminhos de ferro economicos franceses*.

Ora como na capital da França, existe uma companhia chamada *Sociedade geral dos caminhos de ferro economicos*, fundada em 1880, com o capital de 25:000:000 francos, dividido em acções nominativas de 5:000 francos, resultou d'aqui que á nova empreza fundada ultimamente foi instaurado um processo criminal perante o tribunal do commercio do Sena, pela outra companhia, sob o pretexto de que, sendo semelhantes os titulos de ambas, poderia isso estabelecer confusões e equivocos no espirito do publico.

Jura-Simplon.—Notícias de Berne, dizem que os directores da nova Sociedade de caminho de ferro de Jura-Simplon, tencionam tratar com o sr. de Ruchonnet, presidente da confederação helvetica, e os srs. Droz e Welt, conselheiros federaes, sobre as vantagens de se estabelecer as bases da conferencia com os delegados italianos com respeito á linha do Simplon.

A conferencia realizar-se-ha brevemente.

Caminho de ferro electrico.—Alguns capitalistas de Boston (Estados Unidos), constituiram-se em sociedade para fazer construir um caminho de ferro electrico de Boston e Salem, n'uma distancia de 17 milhas.

Este projecto, que vae ser estudado cuidadosamente, tem despertado um tal ou qual interesse entre os engenheiros electricistas e as companhias de caminhos de ferro, porque, como se sabe, entre as duas cidades americanas funciona presentemente um caminho de ferro a vapor, e dado o caso que vingue a ideia dos capitalistas de Boston, haverá então ensejo de reconhecer e comparar, em competencia activa, qual dos dois sistemas de viação accelerada—electricidade ou vapor—oferece mais importantes vantagens.

DIRECÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS DO DISTRITO DE FARO

Construções de uma ponte no esteiro das Lesirias

Em virtude do disposto na portaria de 13 de janeiro e despacho de 1 de março de 1890, anuncia-se que por espaço de 60 dias se abre concurso na administração do concelho de Castro Marim para a arrematação da construção d'uma ponte metallica sobre o esteiro das Lesirias, no troço da estrada distrital n.º 192, de Mertola a Villa Real de Santo Antonio, comprendido entre Castro Marim e Villa Real, constituindo uma empreitada geral sob a denominação de Ponte das Lesirias, sob as seguintes condições:

1.^a—O prazo do concurso começa a correr da data d'este anuncio e termina a 10 de maio do presente anno, pelas 12 horas do dia.

2.^a—Durante o prazo do concurso o programma do concurso e o ante-projecto que serviu para determinar a base da licitação, estarão patentes ao publico na di-

recção de obras publicas em Faro, desde as dez horas da manhã ás 3 da tarde em todos os dias uteis.

3.^a—A recepção das propostas terá logar na administração do concelho de Castro Marim, desde as 10 até ás 12 horas do dia 10 de maio, abrindo-se a esta hora as propostas perante a respectiva commissão.

4.^a—A base da licitação será a quantia de 14:000\$000 réis.

5.^a—Para ser admittido a licitar é preciso:

1.^o Que o concorrente mostre que effectuou na caixa geral dos depositos ou nas suas delegações á ordem da direcção, o deposito provisório de 350\$000 réis.

2.^a—Que apresente um desenho do projecto que o concorrente se propõe executar, constando de planta, alçado geral e cõrtes na escala de $\frac{1}{200}$ para os dois primeiros e de $\frac{1}{50}$ para os ultimos, com uma descrição e justificação summarias das dimensões e disposições adoptadas.

3.^a De uma serie de preços por unidade para todos os trabalhos e materiaes a empregar, incluindo o da simples cravação por metro de estaca, ou cylindro de fundação dos pilares.

4.^a Que apresente documento pelo qual se obrigue a elevar, no caso de ser preferida a sua proposta, o deposito provisório a 5 por cento do valor da mesma proposta, no prazo de oito dias, a contar da data do *Diário do Governo* em que fôr publicado o annuncio declarando ter-se lhe dado aquella preferencia.

5.^a Que garanta a boa execução das obras por certificado que abone e sua capacidade para as dirigir por si mesmo, ou que se obrigue, por declaração escripta, a confiar a execução d'ella a pessoa que esteja nas circunstancias de bem as dirigir, e que, como tal, seja aceite pelo governo.

6.^a—O proponente poderá fazer-se representar por procurador bastante, devendo, n'este caso, vir junto aos documentos, a que se refere a condição anterior, procuração, com poderes especiaes, para todos os actos do concurso e licitação.

7.^a—Os depositos provisório e definitivo podem ser feitos em dinheiro ou em titulos de dívida publica portugueza pelo seu valor no mercado.

8.^a—As propostas de preços fechar-se-hão em sobrescriptos separados sem declaração alguma exterior, e serão escriptas nos termos seguintes: «O abaixo assinado obriga-se a executar a empreitada geral denominada ponte das Lesírias, a que se refere o annuncio de... de... de... pelo preço de... (por extenso), data e assinatura do concorrente, (por extenso) devidamente reconhecida, declarando a sua profissão e domicilio.

9.^a—As propostas de preço, a que se refere a condição antecedente, com os documentos de que tratam as condições 5.^a e 6.^a, serão fechadas n'outro sobrecripto com a seguinte legenda: «Proposta para a arrematação da empreitada geral denominada Ponte das Lesírias, feita por... (nome do proponente).

10.^a—No caso de ter logar a licitação verbal a que se refere o artigo 25.^o das instruções de 18 de julho de 1887, a diferença entre cada lanço não será inferior a 50\$000 réis.

11.^a—Os arrematantes ficam sujeitos ás clausulas e condições geraes de empreitadas de obras publicas de 28 de abril de 1887, e instruções para a arrematação, adjudicação de obras publicas e suas respectivas liquidações de 18 de julho de 1887 e disposições da portaria de 20 de fevereiro de 1889.

12.^a—O governo reserva-se o direito de não fazer adjudicação quando entenda que ella não é conveniente aos interesses publicos.

13.^a—Se o licitante preferido não fizer o deposito definitivo da empreitada que lhe for adjudicada, dentro do prazo marcado no n.^o 2.^o da condição 7.^a, perderá nos termos do § 1.^o do artigo 32.^o das citadas instruções de 18 de julho de 1887, a importancia do deposito provisório, a qual reverterá a favor do estado.

O mesmo succederá se o empreiteiro, tendo sido oficialmente avisado para receber os documentos a que refere o § 1.^o do artigo 2.^o das citadas instruções, não se apresentar a recebelos no prazo de 10 dias contados do aviso, na respectiva direcção de obras publicas conforme do mesmo aviso constar.

14.^a—Os documentos e propostas de preços, a que se referem as condições 5.^a e 8.^a, devem ser escriptos em papel sellado.

Direcção das obras publicas do distrito de Faro, 8 de março de 1890.

O Director

Jose Estevão Affonso

CONCURSOS

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Até 19 de abril corrente recebem-se propostas em carta fechada para a adjudicação do fornecimento de um tanque de ferro, com a capacidade de 50 metros cúbicos.

Até 21 de abril corrente recebem-se propostas em carta fechada para a adjudicação do fornecimento de 4:000 tijolos refractarios, 14:000 tijolos burro e 4:000 kilogrammas de barro refractario.

Os cadernos de encargos estão patentes na secretaria, largo do Carmo n.^o 32, onde podem ser examinados durante os dias uteis, das dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

NOTAS VARIAS

Uma ponte em Bilbao.—O *Boletim de Obras Públicas*, de Madrid e outros jornaes do vizinho reino deram há pouco noticia de que se vae construir na embocadura do Nervion, entre as praias de Las Arenas e Portugalette, uma ponte colossal cujo projecto foi apresentado pelo notavel engenheiro D. Alberto de Palacio.

Esta ponte terá 45 metros de altura acima das mais altas marés e dizem os collegas que, por este facto, será a mais notavel do mundo.

Perdoem-nos os collegas mas não é mister procurar nos dois hemisphérios, nem sair da Europa, nem mesmo da Peninsula, para encontrar pontes mais notaveis do que essa, debaixo d'esse ponto de vista, pelo menos.

As nossas pontes Maria Pia, e D. Luiz, no Porto, são muito mais altas. A primeira sabemos que tem 65 metros sobre o nível d'agua e a segunda não lhe será inferior.

E' notavel o desconhecimento das nossas coisas, que existe lá por fóra e mais notavel se torna no paiz vizinho e por parte de jornaes da especialidade, como estes.

Basta, pois, que os habitantes de Bilbao façam um percurso de 129 kilometros ou que os nossos collegas de Madrid venham a 613, ao Porto, para se convencerem de que temos já ha muito em Portugal uma ponte mais notavel do que a que os enche de orgulho, aliaz muito justo, mas que não pode ir até desprestigar as nossas obras.

A torre Eiffel.—Foi no dia 30 do mez passado reaberta ao publico a famosa torre que no anno passado constituiu a peça de efeito da Exposição de Paris, e cuja ascensão fizeram representantes de todos os povos do globo.

Desde novembro ultimo que a torre Eiffel estava fechada, e durante este espaço de tempo, M. Eiffel, o seu notabilissimo auctor, caprichou em a embellezar e ornamentar de novo e melhor, adornando mais primorosamente os seus diferentes andares, isto é tornal-a ainda, se é possível, mais attrahente.

Foram modificados os preços das ascensões sendo agora até o primeiro andar 1 franco; do primeiro ao segundo 1 franco; e do segundo ao terceiro 2 francos

Nos domingos e dias de festa, o preço total será reduzido a 2 francos, isto é metade de todos os preços supra.

O antigo pavilhão da Suécia que estava situado junto á torre, foi transformado em escriptorios da sociedade de exploração da torre Eiffel.

A nova HARRISON KNITTER

MACHINA PARA FAZER MEIAS

Faz meias de algodão de qualquer estylo e tamanho, lisas e com ribetes. Faz toda classe de vestidos, seja de lã, de seda ou de algodão, e em mais de 100 diferentes desenhos artísticos, tudo sem outros aparatoss. Estes artigos se 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,

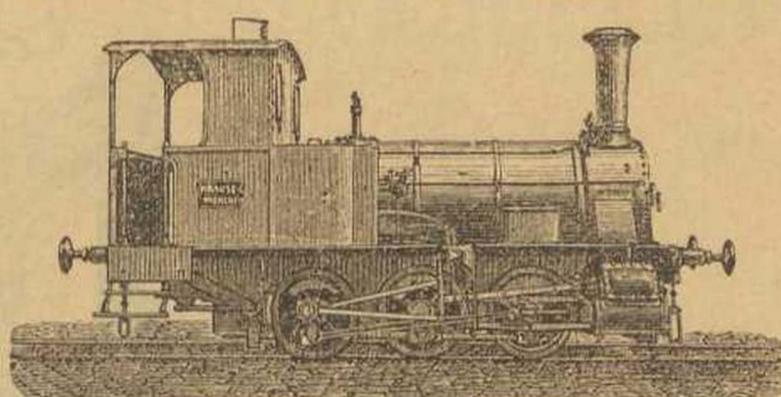
133, Portland St., Manchester, England.



Tem obtido os maiores premios, sempre triunfante.

Com sellos de garantia.

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



Locomotivas de adhesão e cremalheira

PARA

Via larga ou reduzida

Systema, o mais util de locomotivas com tender para vias principaes e secundarias, tramways, construções de edificios, exploração de minas.

Outras construções

Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, apparelhos de vacuo e de vapor para a extração de materias fecaes etc, cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

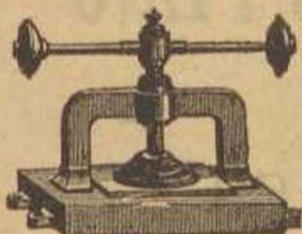
Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

Agente Geral em Hespanha

JULES LHOUSE — Barcelona

B. TRAYVOU

OFFICINAS DE LA MULATIÈRE LA MULATIÈRE-LES-LYON (Rhône) FRANCE



Fundição, Forjas e officinas de Construcción
Apparelhos de Pesagem

Antiga casa Béranger & C.^{ia}, Fundada em 1827



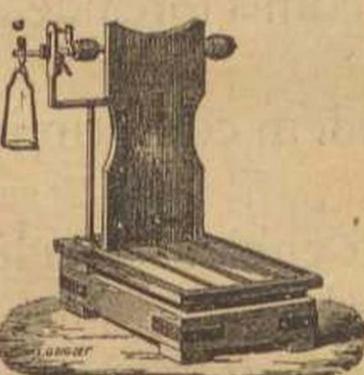
Primeiros Premios em todas as Grandes Exposições

PARIS 1889 — MEDALHA DE OURO

DEPOSITOS COM OFFICINAS DE REPARAÇÃO

Paris, rue St. Anastase, 10 — Lyon, rue Centrale, 41

Marseille, rue Paradis, 31



AUGUSTO LAVERRÉ — REPRESENTANTE NO PORTO

INSTRUMENTOS DE PESAGEM PRIVILEGIADOS

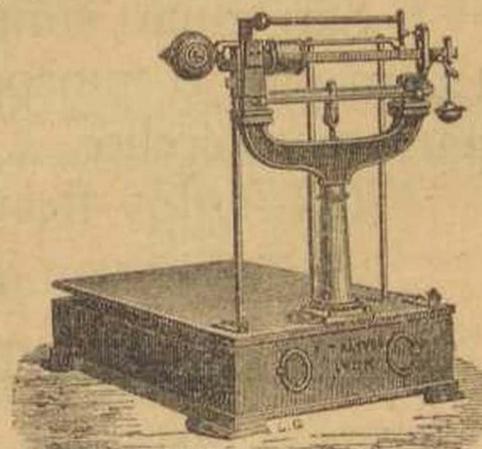
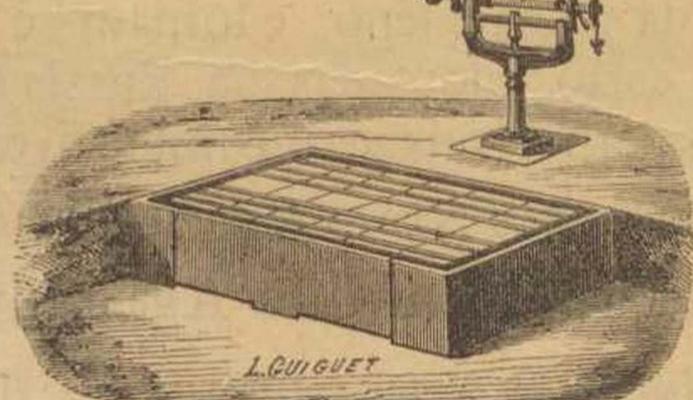
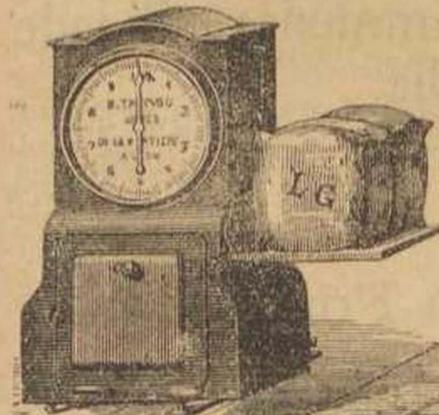
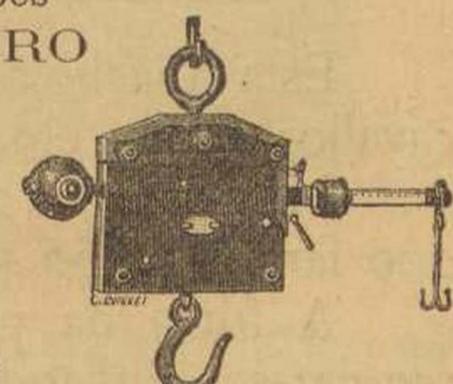
Basculas e balanças automaticas, sistema Dujour, Privilegiadas.

Pontes basculas para caminhos de ferro, cidades e industriaes.

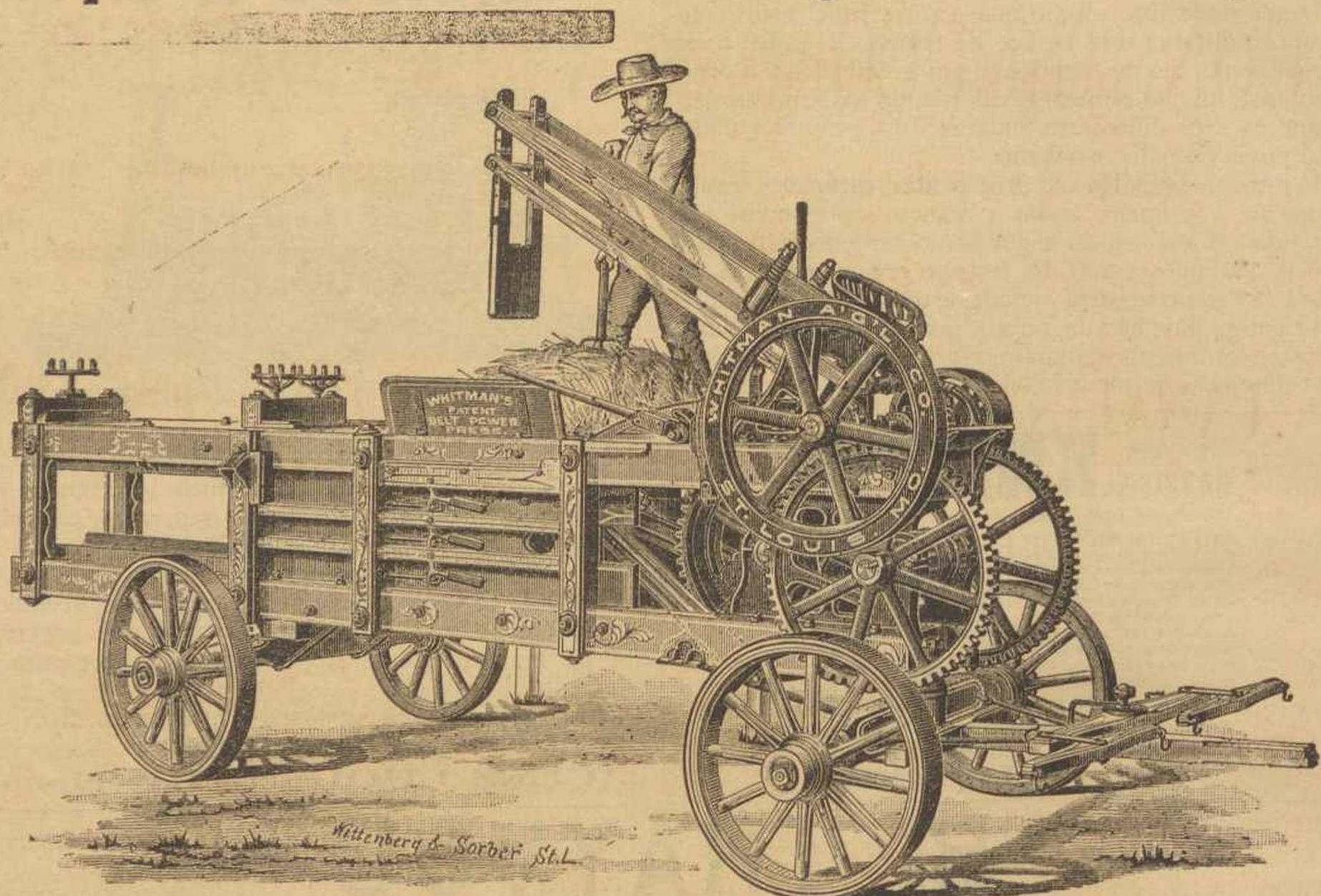
Basculas de madeira e metallicas decimais e romanas ou duplo-romanas

Balanças Béranger — Prensas de copiar em ferro e fundição!

Machinas para essaiar metais. Material de caminhos de ferro



Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza



PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHITMAN

PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

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

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

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

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

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

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

Empreza Industrial Portugueza

SANTO AMARO, LISBOA — N.^o telephonico 168

CONSTRUCCÕES NAVAES COMPLETAS

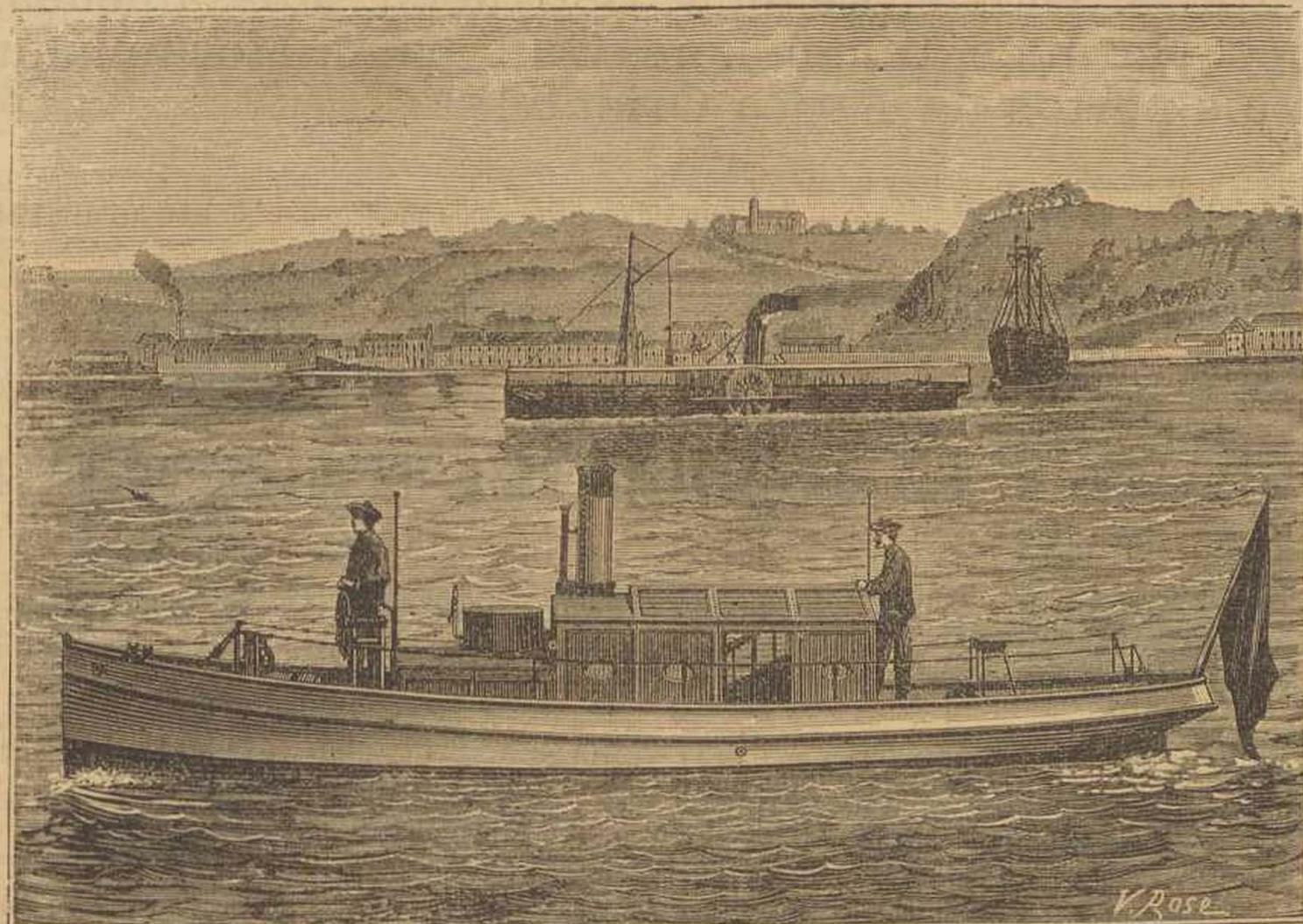
Construcção e assentamento de pontes Metallicas para Estradas e Caminhos de Ferro

E DE

COFRES Á PROVA DE FOGO

CANALISACÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

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



Lancha de ferro a vapor construida em 1883 nas officinas da
EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA para serviço de reboque no Pará

Tem sempre prompts a entregar tubos de boca e cordão e peças de ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, á vontade do comprador. Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiado ás suas officinas a execução de canalisações importantes, entre outras o esgoto da Penitenciaria de Lisboa na extensão de cerca de 4:000 metros de 0,30 de diametro.

É a fundição em Santo Amaro a unica que em Portugal tem a installação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem empregados em canalisações. Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmospheras. Os preços correntes fornecem-se a quem os solicitar, assim como os esclarecimentos de preços.

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, LISBOA.

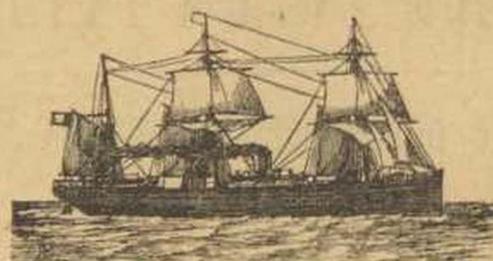
MALA REAL PORTUGUEZA

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO

A
VAPOR PARA O ULTRAMAR

POR

Contracto com o governo de S. Magestade



Serviço combinado para a África Ocidental e Oriental
O PAQUETE PORTUGUEZ

REI DE PORTUGAL

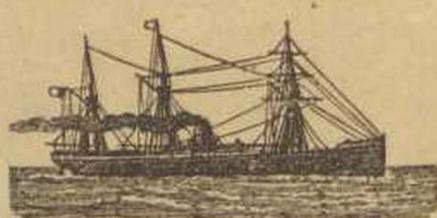
Sairá no dia 21 de abril, às 3 horas da tarde, para

S. Vicente, S. Thomé, Loanda, Benguela, Mossamedes, Lourenço Marques, Inhambane, Quilimane, Moçambique, Ibo e mais portos da África Oriental.

Roga-se aos srs. passageiros e carregadores o obsequio de dirigirem os seus pedidos ao escriptorio da empreza rua do Arsenal, n.º 54, 1.º andar; recebendo-se as encommendas na praça do Municipio n.º 6, até ao dia 19 inclusive

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 28 de abril o paquete «THAMES»

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

Para Vigo e Southampton o paquete «Magdalena» esperado de 18 a 20 de abril

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

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

AGENTES

Em Lisboa: — KNOWLES RAWES & C.º — R. dos Capelistas, 31, 1.º

No Porto: — W. C. TAIT & C.º — Rua dos Ingleses, 23, 1.º



EMPREZA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

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

No dia 20 de cada mez, às 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

POZZOLANA DOS AÇORES

OU

CIMENTO HYDRAULICO

Germano Serrão Arnaud, — Lisboa, Caes do Sodré 84, 2.º

Material aprovado por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hidráulicas, taes como: aqueductos, canos tanques, muralhas, pocos, dokas, caes, canaes, etc., etc.

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

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

Typ. do Commercio de Portugal Rua Ivens, 35