

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

NAVEGAÇÃO

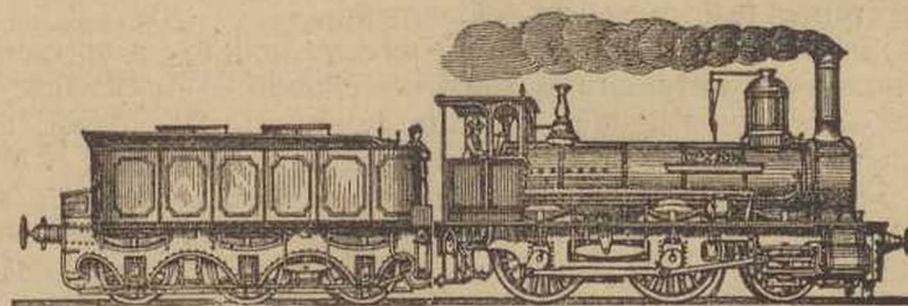
COMMERCI

PORTOS

CORREIOS

TELEGRAPHOS

MINAS



Folha collaborada pelos principaes engenheiros portuguezes.—Director, L. de Mendonça e Costa

CORRESPONDENTES E REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO

HESPAÑA — MADRID — Redactor, D. Juan Eloy de Bona — Preciados, 33

FRANCA — PARIS — G. Pesard — Rue Montmartre, 131

INGLATERRA — DERBY — George James Pratt — Adjuncto do serviço de Tracção da companhia Midland Railway

BRAZIL — RIO DE JANEIRO — José de Mello, filial da caza editora David Corazzi — Rua da Quitanda, 38.

AVISO IMPORTANTE

Por acordo com as direcções respectivas, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» distribue sempre, como annexo, as

TARIFAS ESPECIAES DE TODAS AS LINHAS
FERREAS PORTUGUEZAS

acompanhando-as de artigos explicativos.

Com os proximos numeros distribuiremos aos nossos assignantes

NOVAS TARIFAS ESPECIAES

que brevemente vão começar a vigorar nas linhas portuguezas e hespanholas.

SUMMARIO

Commercio portuguez.—Parte oficial, continuaçao do alvará de 10 de novembro de 1888, termo d'arbitragem entre a companhia nacional e o governo, portaria de 15 de novembro.—As machinas Arbeys para trabalhar madeira (com gravura).—Linha urbana de Lisboa, estado dos trabalhos do tunnel.—De Mirandella a Bragança.—A linha do Valle do Corgo.—Distincões merecidas.—Ramal de Campanhã à alfandega do Porto.—Tarifas de transporte.—Boletins financeiros, de Lisboa em 30 e Paris em 28 (pelo Sud-express).—Carteira dos accionistas, Companhia carris de ferro de Lisboa.—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam e Berlim.—Receitas dos caminhos de ferro.—Companhia real dos caminhos de ferro atravez d'Africa, relatorio (continuação).—Avisos de serviço.—Annuncios.

COMMERCI PORTUGUEZ

O resumo estatistico dos valores do nosso movimento commercial dos 9 meses, janeiro a setembro do corrente anno, comparados com igual periodo de 1887, dá-nos os esclarecimentos seguintes, em contos de reis:

	IMPORTAÇÃO	1887	1888
Animaes e seus productos	1.426:242	1.501:843	—
Lã e pellos	1.222:069	1.271:857	—
Seda	804:829	872:559	—
Algodão	2.675:656	2.693:575	—
Linho e seus congeneres	602:593	677:818	—
Madeira	802:502	926:822	—
Substancias mineraes, vidro, crystal e productos ceramicos	2.167:514	3.115:011	—
Metaes	1.762:834	1.895:924	—
Substancias alimenticias	8.964:669	8.459:066	—
Instrumentos, machinas, apparelhos e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura	1.597:726	1.888:119	—
Diversas substancias e productos	737:850	818:887	—
Manufacturas diversas	1.382:613	1.636:163	—
Mercadorias livres de direitos, mas sujeitas ao imposto de 2 por cento «ad valorem» para portos e barras.	3.176:980	3.316:893	—
Mercadorias livres de direitos de importação e de outro qualquer imposto	3.548:505	4.726:330	—
Tabaco em bruto	473:172	478:382	—
Taras	148:062	63:201	—
Resumo—Valor da moeda	3.409:735	4.422:649	—
Valor das diversas mercadorias (incluindo as taras)	28.084:081	28.919:801	—
Total dos valores importados	31.493:816	33.342:450	—

	EXPORTAÇÃO	1887	1888
Ani naes e seus productos	134:024	184:329	—
Lã e pellos	194:210	207:853	—
Seda	16:474	10:783	—
Algodão	58:051	73:089	—
Linhos	11:744	17:843	—
Madeira	91:316	90:563	—
Substancias mineraes, vidro, crystal e productos ceramicos	365:075	395:995	—
Metaes	115:079	117:523	—
Substancias alimenticias	10.872:641	11.979:066	—
Instrumentos, machinas, apparelhos e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura	63:511	117:136	—
Diversas substancias e productos	1.904:183	1.618:307	—
Manufacturas diversas	162:954	172:616	—
Mercadorias livres de direitos	1.984:536	3.210:142	—
Resumo—Valor da moeda	3:972	548:843	—
Valor das diversas mercadorias (a)	16.073:913	17.646:402	—
Total dos valores exportados	16.077:885	18.195:245	—

(a) Com referencia ao anno de 1887, está incluido o valor das mercadorias inscriptas nas diversas classes sob a designação de «mercadorias não mencionadas».

D'esta estatística se vê que o movimento aumentou 1:848 contos na importação, 2:117 na exportação e 1:141 na reexportação, diminuindo 117 na baldeação e 108 no transito internacional.

Portanto o aumento na exportação sobrepujou o que teve a importação em 269, o que é lisonjeiro para a apreciação da nossa producção e industria.

Augmentou tambem consideravelmente a reexportação, o que é prova de progresso importante nas nossas relações commerciaes com as possessões ultramarinas, devendo-se ter em vista que só os tecidos d'algodão e outros, e a borracha, produziram um aumento de 975 contos, o assucar aumentou 52 contos e nos demais generos, o cacau diminuiu 54, o café 175, conservando-se os restantes quasi em equilibrio.

A diminuição de movimento d'estes generos explica-se pela abundancia nos mercados europeus, e portanto não representa mais que um addiamento que fará avultar o movimento d'estes generos nos meses seguintes.

A baixa no transito não é indiferente a continuação da falta de tratado de commercio com a Hespanha, porque, apesar das mercadorias entrarem ali sob o regimen de transito, gosando das regalias concedidas aos paizes de origem, é certo que as dificuldades de apresentação de documentos e demais complicadas formalidades, embaraçam o andamento regular das transacções pelo nosso paiz, devendo-se ainda ter em vista que os portos hespanhóes, na justa defeza dos seus interesses, promovem por todos os meios o aumento do seu movimento em contraposição ao dos nossos.

Em quanto á baldeação, é insignificante a sua importancia e portanto o seu aumento ou diminuição não merece analyse.

Se das verbas de importação extrahirmos as que se referem aos generos alimenticios e que sommam:

em 1887.....	8:965 contos
» 1888.....	8:459 »

fica-nos o valor dos artigos importados como materias primas e objectos fabricados, demonstrando o liquido da importação industrial em 24:883 contos em 1888, contra 22:529 contos em 1887, ou seja a mais no anno presente 2:354 contos.

Fazendo a mesma operação com respeito á exportação, achamos que a saída de generos alimenticos é representada por 10:873 contos em 1887, e por 11:979 em 1888, ficando-nos portanto liquido para os artigos de industria e commercio 5:205 contos em 1887, e 6:216 contos em 1888, ou mais, em 1888, 1:011 contos.

O nosso principal artigo de exportação continuou sendo o vinho, em que nos avantajámos em 1:142 contos sobre o anno anterior.

Esta estatística, apesar de minuciosa e, caso raro no nosso paiz, publicada com pouco atraso, poderia, em o nosso entender, reduzir-se em um resumo no genero do que se pratica em França, e que tem a vantagem de, n'un só golpe de vista, dar elementos suficientes para a apreciação das forças e das necessidades do paiz, levando-nos ao conhecimento do estado das suas industrias, do aumento ou diminuição da sua producção tanto natural como industrial, etc.

Esse resumo é feito agremiando tanto os valores importados como os exportados, sob os seguintes titulos:

Generos alimenticos

Materias necessarias á industria

Artigos fabricados

Diversos.

No primeiro titulo figuram todos os generos de consumo alimenticio, e á vista dos algarismos, que repre-

sentam a sua entrada ou saída do paiz, pode-se apreciar se a producção agricola foi menor ou maior, se o consumo aumentou, etc.

Pelo segundo titulo vê-se na exportação se a producção mineral aumentou ou diminuiu, e ao mesmo tempo, na importação, se as industrias manufactoras necessitaram de mais ou menos materia prima para o seu funcionamento.

O terceiro limita-se a apresentar-nos o estado da industria segundo as oscilações que se notam no movimento de importação ou exportação.

O quarto reune todos os artigos diversos que não caberiam nos tres anteriores, sendo tão escrupulosa a escolha para a classificação d'esses grupos que as sommas que figuram n'este titulo são em geral insignificantes.

Além d'estas vantagens, o sistema que apontamos tem a de se tornar mais facil a publicação do resumo, o que faz que seja dado a publico logo um mez depois de fechado o periodo a que se refere.

Se o conselho superior das alfandegas adoptasse este sistema, cremos que prestaria um bom serviço a todos que se interessam pelos progressos do nosso paiz.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.ª repartição

CAMINHOS DE FERRO

(Continuado do n.º antecedente)

20.º—Quando o caminho de ferro atravessar um rio, canal ou uma corrente qualquer, a ponte terá a largura e altura dos parapeitos estipulados no artigo 18.º

Em quanto á abertura do arco e sua altura acima das aguas serão determinadas segundo os casos particulares, com approvação do governo.

21.º—Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que for substituido.

O governo, sob proposta da empreza, poderá alterar esta regra.

22.º—A abertura dos subterraneos será, pelo menos, de 5 metros entre as impostais, e de 4^m,4 entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura acima d'este nível até ao intradorso da abobada de revestimento será, pelo menos, de 5^m,50.

A empreza fará todas as obras necessarias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

23.º—As passagens de nível serão calçadas e fechadas de ambos os lados com barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo em cada uma um guarda encarregado d'este serviço.

24.º—Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea, durante a feitura d'esta, a empreza construirá as precisas obras provisorias para que a circulação não seja interrompida.

25.º—A empreza restabelecerá e assegurará á sua custa o curso das aguas, que se tenha suspendido ou modificado em consequencia das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietario, segundo as leis que lhe forem applicaveis.

26.º—As aquisições que a empreza tiver de fazer, de terrenos para as obras da linha e suas dependencias, serão reguladas amigavel ou judicialmente, pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

27.º—Quaesquer indemnisações devidas por prejuizos resultantes de trabalhos ou de exploração ficam a cargo da empreza.

28.º—Os trabalhos de construcção devem começar no prazo de sessenta dias, a contar da data do *Diario do Governo* em que for publicada a portaria de approvação do projecto, devendo estar completos no prazo de dois annos, a contar da mesma data.

29.º—A linha não poderá ser aberta ao transito publico senão com auctorisação do governo, e depois de examinada por uma comissão de engenheiros.

30.º—O governo fará fiscalizar por agentes seus a construcção e exploração do ramal, podendo, se o julgar conveniente, fazer tambem fiscalizar os estudos no campo.

31.^a—A empreza sujeitará á aprovação do governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhes alteração alguma sem nova aprovação.

32.^a—Toda a fixação ou modificação de horários ou de condições de serviço deverão ser aprovadas pelo governo antes de serem anunciadas ao público pela imprensa, nas estações, ou por qualquer outra forma.

33.^a—As alterações nas tarifas, depois de aprovadas pelo governo, serão anunciadas, pelo menos, com oito dias de antecipação.

34.^a—A empreza fica obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.^a Transporte em qualquer comboio que a direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes designar, das ambulâncias postaes e dos empregados que manipularem as correspondências;

2.^a Concessão nos comboios em que não haja ambulâncias postaes de um compartimento em uma carruagem de 2.^a classe, para transporte das malas de correspondência pública e dos seus conductores;

3.^a Transporte de material dos correios, telegraphos e pharoes;

4.^a Limpeza externa das ambulâncias postaes;

5.^a Transporte de empregados da direcção geral de obras públicas e minas, e da direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes em serviço de inspecção e fiscalização, e dos funcionários do ministerio das obras públicas que o respectivo ministro designar;

6.^a Licença para a collocação das linhas telegraphicais do governo nos postes ou apoios das linhas telegraphicais das vias ferreas ou telephonicas.

35.^a—Os militares ou marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

36.^a—A empreza fica obrigada a pôr á disposição do governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para exploração do ramal, quando elle precisar conduzir tropas ou material de guerra.

37.^a—A empreza fica sujeita:

1.^a Aos regulamentos actuaes e aos que o governo publicar para o serviço telegrapho-postal;

2.^a As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e conservação das obras, como ao estado das officinas, estação e dependencias da linha ferrea.

38.^a—A empreza fica sujeita ás leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica, e especificadamente sobre a fiscalização de construcção e exploração de caminhos de ferro.

39.^a—A empreza não terá direito a indemnisação alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem de abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupção de serviços, motivados por medidas temporarias de ordem e polícia.

40.^a—A empreza deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, com todo o material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao governo, findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

§ unico. Se, porém, durante o mesmo prazo for destruída ou damnificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da empreza, o governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou titulos de dívida publica pelo seu valor no mercado.

41.^a—Logo que tenha expirado o prazo da concessão a empreza entregará ao governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro com todo o seu material fixo e seus edificios e dependencias de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnisação alguma.

Tambem lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra e de outros quaesquer provimentos, que entregar ao governo, ser lhe-hão pagos segundo a avaliação de louvados.

42.^a—Em qualquer época, depois de terminados os quinze primeiros annos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, terá o governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o producto líquido obtido pela empreza durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva efectuar-se, deduz-se d'esta somma o producto líquido que corresponda aos dois annos meios productivos e tira-se a média dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade, que o governo pagará á empreza durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo da concessão.

Porém, esta annuidade nunca será inferior ao producto líquido do ultimo dos sete annos, tomados para base d'este calculo.

N'este preço da remissão não é incluido o valor do car-

vão, coke, ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo governo, na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

43.^a—O uso da linha telegraphica ou telephonica será permitido gratuitamente para os despachos officiaes, e aos particulares mediante uma tabella estabelecida pela empreza de acordo com o governo.

44.^a—Os concessionarios primitivos Fonsecas, Santos & Vianna, ou a companhia primeira por elles organisada, não poderão transferir para outra pessoa ou companhia, sem consentimento do governo, os direitos que lhes são conferidos por esta concessão.

45.^a—A empreza, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito a construcção e exploração, ás leis, e regulamentos de Portugal.

46.^a—O caminho de ferro, seu material fixo e circulante e o da linha telegraphica ou telephonica servirão de garantia para o estado, da execução das presentes condições.

47.^a—A empreza prestará aos agentes do governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatística da linha.

48.^a—As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições serão resolvidas pelo governo, ouvida a junta consultiva de obras publicas e minas.

49.^a—A concessão caducará:

1.^a Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 3.^a e 28.^a;

2.^a Se não começar a exploração dentro do prazo de um mez, depois de auctorizada pelo governo, nos termos da condição 29.^a;

3.^a Se, iniciada a exploração, a empreza a interromper por espaço superior a um mez;

4.^a Se a empreza não cumprir as outras condições a que fica obrigada.

50.^a—Nos casos previstos na clausula antecedente, o governo porá em hasta publica e adjudicará, a quem mais offerecer, a exploração do caminho de ferro pelo espaço de tempo que restar da presente concessão, e nas mesmas condições em que esta é feita, quando o julgue conveniente, pertencendo ao arrematante, não só as obras executadas pela empreza como tambem todo o material fixo e circulante, e perdendo, portanto, a mesma empreza todo e qualquer direito de propriedade sobre essas obras e material.

51.^a—O preço da arrematação será entregue á empreza, depois de deduzidas quaisquer despezas, que o governo tiver feito, incluindo as de fiscalização.

52.^a—Se dentro de seis mezes não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao estado, sem indemnisação alguma, e o contrato rescindido para todos os efeitos juridicos.

53.^a—Exceptuam-se das disposições das clausulas precedentes os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o governo prorrogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

54.^a—O presente alvará não será publicado nem entregue aos concessionarios sem que elles provem ter depositado na caixa geral de depositos, á ordem do governo, a quantia de 50:000\$000 réis em dinheiro ou o valor correspondente em titulos de dívida publica portugueza, segundo o seu valor no mercado.

1.^a O referido deposito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a caixa geral de depositos paga por depositos idênticos, e sendo em titulos de dívida publica o respectivo juro.

2.^a Este deposito servirá de garantia ao cumprimento das obrigações prescriptas por esta concessão, não podendo ser levantado sem que a empreza prove ter feito obras no valor equivalente ao dobro do mesmo deposito, passando então essas obras a servir de caução.

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 assignado e sellado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no paço, em 8 de novembro de 1888.—EL-REI.—Emmy-
dio Julio Navarro.—(Logar do sello das armas reaes).

Alvará pelo qual Vossa Magestade ha por bem conceder a Fonsecas, Santos & Vianna, firma commercial da praça de Lisboa, ou á companhia primeira por elles organisada, licença para construir e explorar por noventa e nove annos um ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, de via larga, com tracção a vapor, em leito proprio, para passageiros e mercadorias, tudo pela fórmula retro declarada.

Para Vossa Magestade ver.

Logar do sello de verba.—Pagou 100\$000 réis de sello.

Lisboa, 10 de novembro de 1888.—N.^o 97.—J. R. Mello—Paula
Pagou 3\$180 réis de emolumentos e imposto adicional, como consta da guia n.^o 169 da serie de 1888.—Euzebio Marcella
Pereira.

Cassiano Augusto Pessoa de Amorim o fez.

SECRETARIA GERAL

Termo de arbitragem

Aos 30 dias do mês de outubro de 1888 reuniram-se em Lisboa, na sala da direcção da exploração dos caminhos de ferro do sul e sueste, João Pedro Tavares Trigueiros e João Anastacio de Carvalho, engenheiros de 1.ª classe, nomeados em portarias do ministerio das obras publicas, commercio e industria, datadas de 24 de agosto de 1888, e Antonio Teixeira Judice, engenheiro de 3.ª classe, e Diniz Moreira da Mota, engenheiro de 4.ª classe, nomeados em carta da companhia nacional de caminhos de ferro n.º 242 ex, de 8 de outubro de 1888, para em conformidade com o artigo 74.º do contrato definitivo para a construcção e exploração do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella, de 30 de junho de 1884, constituirem tribunal arbitral e resolverem ácerca das contestações levantadas entre a companhia nacional de caminhos de ferro e o governo, sobre o projecto de contrato para a execução do serviço commum e combinado dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na posse do estado, e o de Foz Tua a Mirandella, pertencente á citada companhia nacional.

Verificados os respectivos poderes, resolveram os arbitros nomeados proceder á escolha do arbitro de desempate, em conformidade com o citado artigo 74.º do mesmo contrato, recaindo por unanimidade essa escolha na pessoa do illustre vogal da junta consultiva de obras publicas e minas, o ex.º sr. general João Chrysostomo de Abreu e Sousa, reservando se pedir-lhe a aceitação d'este encargo, no caso em que não chegassem a acordo sobre algum dos pontos em litigio.

Passando se á determinação do assumpto da arbitragem, assentou-se que as questões a resolver eram as seguintes:

1.º Conservação do § unico do artigo 1.º do projecto do contrato elaborado pela direcção da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro ou eliminação d'esse parágrafo pedida pela companhia nacional de caminhos de ferro;

2.º Conservação ou substituição no final do artigo 2.º do mesmo projecto do contrato, da palavra *generos* pela palavra *mercadorias*, e addicionamento das palavras—*e do serviço telegraphic*—conforme pedia a companhia nacional;

3.º Conservação no final do n.º 3.º do artigo 38.º do projecto do contrato da palavra—*transmissão*—ou substituição pela palavra—*baldeação*—conforme pedia a companhia;

4.º Determinação da percentagem que a cada uma das partes contratantes deve caber dos direitos de transmissão cobrados na estação de Tua, fixando-se a redacção do n.º 4.º do artigo 38.º

Depois de pensado exame e minucioso estudo das questões propostas, este juizo arbitral resolveu o seguinte:

1.ª QUESTÃO

Considerando

que, para o serviço da exploração commum ás linhas do Douro e de Foz Tua a Mirandella, são aproveitadas as instalações adquiridas pela companhia nacional de caminhos de ferro e das quaes em conformidade do seu contrato com o estado tem o usufruto, posto que a propriedade pertença ao mesmo estado;

Considerando

porém, que as construções feitas por conta do estado na estação do caminho do Douro denominada do Tua são sua exclusiva propriedade;

Accordam:

que seja conservado o § unico do artigo 1.º do citado projecto do contrato, nos termos seguintes:

§ unico. A designação dada á estação de Tua por este artigo, e o uso que a companhia nacional de caminhos de ferro d'ella fizer em virtude do presente contrato, nenhum direito de propriedade darão á mesma companhia sobre a estação de Tua, a qual continuará a ser completa, integral e exclusiva propriedade do estado com todas aquellas dependencias não adquiridas pela companhia nacional e cujo usufruto por isso lhe não pertence.

2.ª QUESTÃO

Considerando

que a palavra—*generos*—não é de um emprego corrente na terminologia da exploração de caminhos de ferro, e que o serviço de movimento e tráfego não comprehende todo o serviço de telegrapho, que em virtude dos regulamentos uma estação pôde ser obrigada a fazer;

Accordam:

que o artigo 2.º do contrato seja assim redigido:

Artigo 2.º O serviço do movimento e tráfego commum ás duas linhas do Minho e Douro e de Foz Tua a Mirandella será feito na estação de Tua pelo pessoal da administração dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob a direcção exclusiva dos chefes de serviço da mesma administração, a qual se obriga a dar prompta, segura e regular execução a todas as exigencias que os regulamentos e disposições legaes estipulam para esse fim, quer na expedição, quer na recepção de passageiros, bagagens e mercadorias e do serviço telegraphic.

3.ª QUESTÃO

Considerando

que não ha, nas tarifas das duas linhas, direito algum especial, chamado de—*baldeação*—para pagar os serviços a executar nas estações de entroncamento ou de junção;

Considerando

que este termo já tem o sentido definido nas mesmas tarifas; e

Considerando

alem d'isto que tendo cada uma das duas partes contratantes, segundo as suas tarifas, o direito de cobrar em Tua as despezas accessórias de *baldeação* e *manobras*, d'estas verbas poderiam ter mantido uma parte para ocorrer ás despezas de manutenção na estação de Tua, em necessidade da criação de uma nova taxa, ao contrario do que fizeram, cedendo em favor do publico a totalidade d'essas verbas, pelo artigo 27.º do contrato;

Accordam:

que no n.º 3.º do artigo 38.º seja mantida a palavra *transmissão*.

4.ª QUESTÃO

Considerando

que para o pagamento das despezas resultantes do serviço combinado só restam, em virtude do estabelecido no artigo 27.º do contrato, os direitos de transmissão especificados nas tarifas de ambas as linhas;

Considerando

que a restrição admittida por mutuo consenso no artigo 27.º do contrato de que não se cobrará, por cada remessa de serviço combinado, mais do que umas despezas accessórias, se não refere a taxa de transmissão, por isso que posteriormente á aceitação d'esse artigo ambas as partes contratantes admitem a cobrança d'esse direito em duplicado, como se vê pela carta da companhia nacional de caminhos de ferro n.º 374-1, de 19 de setembro de 1887, e officio n.º 844 de 21 de outubro de 1887 da direcção da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro;

Considerando

que actualmente cada tonelada de mercadorias paga a cada uma das administrações 300 réis por *baldeação* e *manobras* e 100 réis por *transmissão*, o que perfaz 800 réis;

Considerando

que em virtude do serviço combinado o publico realiza uma economia de 300 réis por tonelada;

Considerando

que em virtude da diferença de bitola das duas linhas a taxa de 200 réis por tonelada, actualmente estabelecida nas tarifas como direito de transmissão das duas linhas, não é de modo algum exagerada para pagar as despezas que para as duas administrações resultam da combinação do serviço, e attendendo á importancia dos encargos que em virtude do contrato resulta para cada uma das administrações;

Accordam:

que o n.º 4.º do artigo 38.º do mesmo projecto tenha a seguinte redacção:

4º 75 por cento dos direitos de *transmissão* que em conformidade das respectivas tarifas forem cobrados pela passagem na estação de Tua das mercadorias de uma das linhas para a outra, pertencendo os restantes 25 por cento á companhia nacional de caminhos de ferro.

Feita em duplicado em Lisboa, aos 16 de novembro de 1888.

Os arbitros nomeados por parte do governo: João Pedro Tavares Trigueiros—João Anastacio de Carvalho.

Os arbitros nomeados por parte da companhia nacional de caminhos de ferro: Antonio Teixeira Judice—Diniz Moreira da Mota.

Está conforme.—Secretaria geral, 23 de novembro de 1888.—O conselheiro secretario geral, Elvino de Brito.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com os pareceres de 7 de setembro passado e 8 do corrente mês, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o plano geral da estação de Pedrouços, no ramal do caminho de ferro do Caes dos Soldados, e respectiva planta cadastral, datados de 13 de agosto ultimo, apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, devendo, porém:

1.º Dar-se á parte coberta do caes do sul a mesma largura que tem a do norte;

2.º Alargarem-se as comunicações entre o caes do sul e as serventias para as praias;

3.º Suprimir-se uma das passagens superiores projectadas na estação, substituindo-a por uma passagem, também superior, para peões, junto da passagem do nível da travessa da Torrinha;

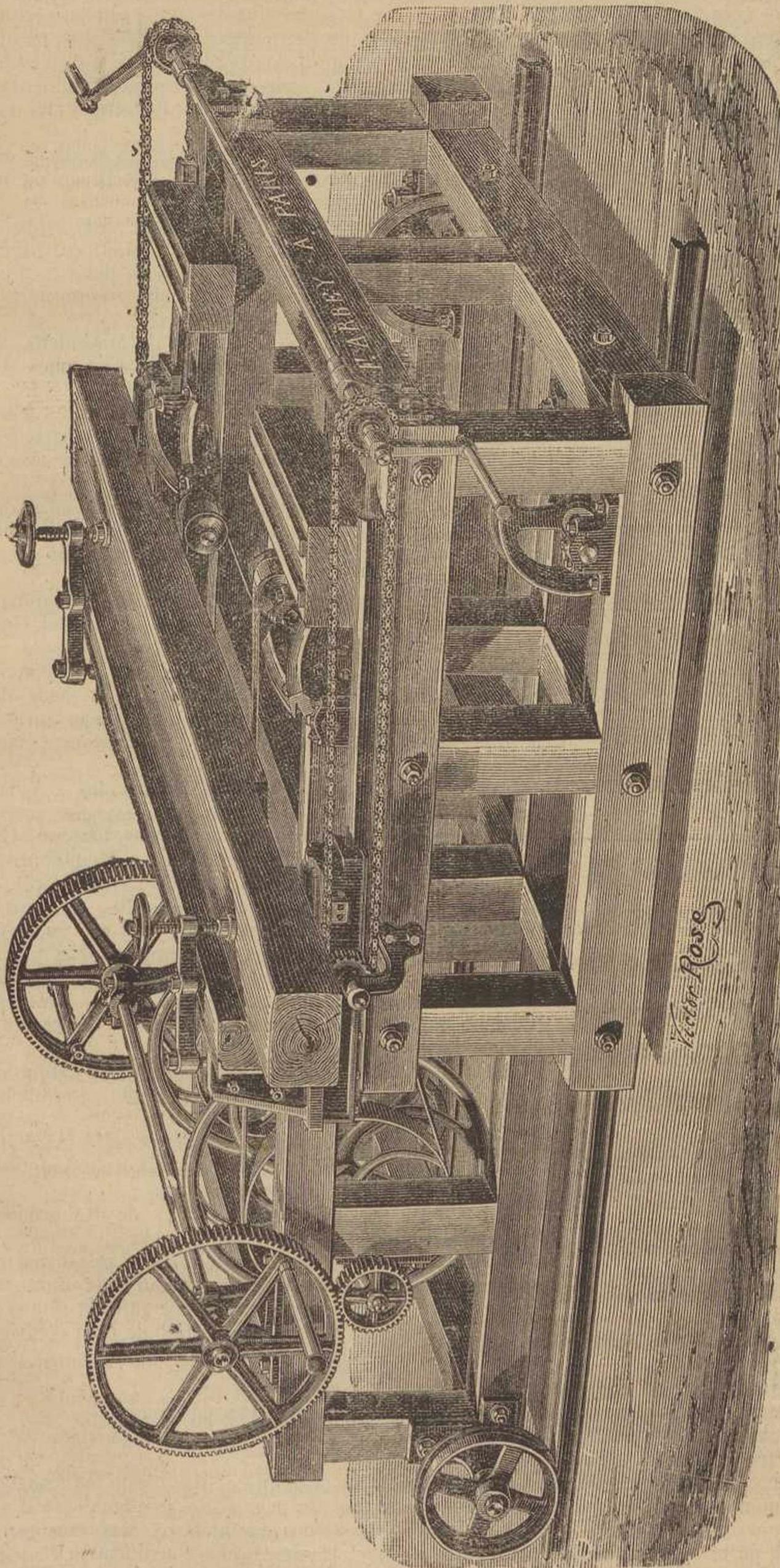
4.º Vedarem-se as passagens de nível que ficam a leste e a oeste, junto á estação, com cancellas de correr.

O que se comunica ao director da fiscalização dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta, para os efeitos devidos.

Paço, em 15 de novembro de 1888.—Emygdio Julio Navarro.

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

AS MACHINAS ARBEY PARA TRABALHAR A MADEIRA



Machina Arbeys para talhar travessas para caminhos de ferro

Desejando informar os nossos leitores sobre as diferentes ferramentas que lhes podem ser úteis, damos hoje a gravura e a descrição d'uma machina para sabotar (entalhar) as travessas dos caminhos de ferro, podendo funcionar a braço ou por meio de motor a vapor, construída pela casa Arbeys & Fils—Engenheiros—41, Cours de Vincennes, em Paris.

A machina para sabotar as travessas efectua este trabalho em uma só travessa de cada vez; os entalhes são feitos pela parte inferior, de sorte que, se a espessura da madeira a trabalhar exceder a espessura média, esta conserva-se sem que os entalhes fiquem mais profundos; se pelo contrário a espessura das travessas é um pouco menor do que a média, os entalhes ficam, não obstante, completos.

As travessas apoiam-se sobre rolos collocados perto das ferramentas, e as ligeiras curvaturas ou empenos que elles possam ter adquirido em armazem não influem sobre a regularidade dos entalhes; as travessas apertam-se por meio de grampos de parafuso com manivella.

Os rolos servem para carregar ou descarregar rapidamente as peças a trabalhar.

Duas cremalheiras movidas por carretes com manivella fazem avançar a travessa sobre a ferramenta, fazendo-a voltar depois à primeira posição.

Para a manobra são necessários dois homens.

A maior parte do tempo preciso para a operação é empregado em collocar a travessa sobre a machina e a retirá-la depois do entalhe feito; estes entalhes fazem-se com muita rapidez.

Supondo que haja um wagnete que possa caminhar sobre uma via ferrea collocada ao lado da machina e do qual a plata-forma fique à altura d'esta, tornar-se-ha muito facil fazer rolar a travessa do wagon para cima da machina e reciprocamente.

As ferramentas que fazem os entalhes consistem em laminas inclinadas, não produzem lascas e demandam pouca força, a sua conservação é muito facil.

A producção pôde calcular-se em 600 travessas por dia.

Esta producção pôde ser aumentada funcionando a vapor, e n'este caso pôde a machina ser munida de porta-ferramentas ver-

ticas para fazerem ao mesmo tempo os furos para os tressons que até agora se faziam à mão um por um.

Este material pôde completar-se com uma machina para fazer cunhas de madeira, com que se apertam os carris, e com uma machina para acabar a extremidade das cunhas.

Os srs. Arbey & Fils construem tambem grande numero d'outras machinas para trabalhar a madeira, que vemos descriptas no album que por aquella casa nos foi enviado, illustrado por 230 gravuras e que temos n'esta redacção à disposição dos leitores que desejem consultal-o.

O arsenal da marinha possue já algumas machinas d'esta acreditada casa, e temos a satisfação de annunciar que em breve esperamos poder dar uma descripción d'ellas, devida á pena auctorizada de um distincto engenheiro d'aquelle estabelecimento.

LINHA URBANA DE LISBOA

ESTADO GERAL DOS TRABALHOS DO TUNNEL

Em 28 de novembro de 1888

Attaques	Galeria grande	Desanches	Abobandas	Pés direitos
Poco n.º 1.....	10,00	15,00	275,90	196,00
» 2.....	15,00	10,00	382,80	—
» 3.....	—	—	511,40	386,00
» 4.....	—	43,00	485,3	18,50
» 5.....	—	—	501,0	323,00
» 6.....	—	—	359,00	367,00
<i>Totaes.....</i>	<i>25,00</i>	<i>68,00</i>	<i>2515,4</i>	<i>1.290,50</i>

DE MIRANDELLA A BRAGANÇA

Deu ha dias entrada no ministerio das Obras Publicas o projecto d'este caminho de ferro, formulado pela 2.ª direcção de estudos da rede complementar ao norte do Mondego.

Esta linha, complemento do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella, mede 73:499 metros lineares, dos quaes 30:000 na bacia do Tua e os restantes na bacia do Sabor.

E' dividida em duas seccões: a primeira desde Mirandella até à Portella de Valdrez, a segunda desde este ponto até Bragança.

A primeira tem uma passagem superior de pedra junto de Mirandella, um viaducto de pedra denominado de Ledra, duas pontes mixtas de pedra e ferro denominadas de Carvalhaes e do Azibo e sete tunneis denominados do Mourel, de Carvalhaes (1.º), de Villar, de Ledra, de Villa Verdinho (1.º), de Villa Verdinho (2.º), de Carvalhaes (2.º).

A segunda tem uma passagem inferior de pedra e ferro proximo da povoação de Santa Comba para travessa da estrada real n.º 6, um viaducto de pedra e ferro denominado de Vill'alva, e tres viaductos de pedra denominados de Santa Comba, do Remisquedo e de Rebordãos, e dois tunneis denominados de Vill'alva e do Remisquedo.

O traçado, assente na primeira parte sobre as encostas do valle de Carvalhaes, atravessa pela portella de

Valle de Porca a grande depressão que existe entre as serras de Bornes e de Nogueira, e passa assim á bacia do Sabor, vencendo successivamente as portellas secundarias de Valdrez, de Fermentãos e de Vill'alva, na ultima das quaes atinge o ponto culminante, e descendo depois para Bragança, atravez dos outros confluentes do Sabor e pela margem direita do Fervença até de frente d'aquelle cidade.

Foi estudada uma variante pela margem esquerda do Fervença, ficando n'este caso a estação de Bragança do mesmo lado que a cidade.

O traçado foi estudado sob o ponto de vista do prolongamento eventual da linha para a fronteira em direcção a Zamora directamente ou por via da linha do Pocinho a Miranda, cujo projecto se acha muito adiantado.

As estações d'esta linha, além da de Mirandella, já construída pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, são as seguintes, pela ordem na linha:

Ledra, servindo as mattas de sobreiros de Villa Verdinho, o casal de Jerusalem do Romeu e as povoações de Villar de Ledra, Valle de Lobos, Villa Verdinho, Carvalhaes, Alvites e Cedães;

Cortiços, servindo quasi immediatamente a vilá do mesmo nome, ex-séde de concelho, situada em terreno fertilissimo, e as povoações de Cernadella, Valle Pradinho, Bornes e Sezulfe;

Carrapatas, servindo a pequena distancia as minas d'esta denominação e as povoações de Carrapatas, Grijó (do Tua) e Valle Bemfeito;

Macedo, servindo a cerca de 1 kilometro de distancia a villa florescente de Macedo de Cavalleiros, séde de concelho e de comarca e centro de uma região agricola importantissima, e as povoações de Travanca, Nogueirinha, Valle Prados e Corujas;

Castelões, servindo a povoação d'este nome e Villar do Monte, e pela estrada distrital n.º 24, que passa perto da estação, as povoações de Olmos, Chacim, Givelin, Castro Vicente, Alfandega da Fé e Mogadouro;

Valle de Porca, servindo os notaveis fornos de cal, e a povoação d'esta denominação, e Salsellas, Azibeiro e Vinhas; e no futuro pela estrada distrital n.º 22, Izéda, outro centro agricola de grande importancia, famoso pela exportação de azeite e vinho;

Sendas, servindo a povoação d'este nome, Valdrez, Villa Franca, Quintella, Serapicos, Calvelhe e por em quanto Izéda;

Salsas, servindo a povoação d'este nome, Morêdo, Valle de Nogueira, Fermentãos, Bragado, Paradinho Novo, Edroso e Espadanado;

Sortes, servindo a povoação d'este nome, Passô, Santa Comba, Zoiros, Móz, Parada, Pinella, Rebordainhos, Coelhoso, Soutello e Grijó (do Sabor);

Rebordãos, servindo as povoações de Rebordãos, Nogueira, Failde, S. Pedro e Carrazedo;

Bragança, servindo esta cidade, capital de districto, séde de bispado, praça de armas, centro de uma região mineira, alfandega, a mais importante da raia secca, cidade outr'ora afamada e ainda hoje bem conhecida pela sua industria da seda.

A LINHA DO VALLE DO CORGO

Ampliando a noticia que já demos d'esta linha segundo o projecto formulado pelo distincto engenheiro o sr. Justino Teixeira, podemos dar mais os seguintes esclarecimentos da memoria descriptiva e justificativa d'aquelle projecto.

As obras de arte principaes são:

De ferro: Ponte de Limão, de 9^m,60 de comprimento; ponte da Gralheira, de 9^m,60 de comprimento; ponte de Tourencinho, de 9^m,60 de comprimento; ponte do Corgosinho, de 22^m,00 de comprimento; ponte da Ermida, de 42^m,09 de comprimento; ponte do Corgo, de 62^m,00 de comprimento.

Ha na 2.^a secção o importante viaducto de ferro, chamado de «Luceiras», formado de tres tramos metallicos, o central de 40^m,00 e os lateraes de 32^m,00. E' assente sobre pilares de pedra, tendo o mais alto a altura de 21^m,10. O peso do taboleiro metallico é de 178:681 kilogrammas.

Viaductos de pedra: Do Reigar é de 5 arcos de 10^m,00 de vão, comprimento 85^m,30; do Carcavelhal é de 7 arcos de vão de 15^m,00, comprimento 146^m,30; da Pouzada é de 7 arcos de 15^m,00; é em curva de 800^m,00 de raio, comprimento 160^m,00 e são estes dois ultimos viaductos as obras de arte mais importantes da linha ferrea do valle do Corgo. Viaducto da Barroca é de um arco de 10^m,00, comprimento 62^m,30; da Povoação é de um arco de 10^m,00, comprimento 37^m,57.

Ponte de pedra da Cigarrosa, de um vão de 10^m,00, comprimento 46^m,00.

Além d'estas obras de arte ha ainda as passagens seguintes: Passagem superior na estrada real n.^o 79, em Villa Pouca de Aguiar, formada de um taboleiro metallico de 9^m,00; passagem superior na rua dos Passos do Concelho, em Villa Pouca de Aguiar, formada de um tramo metallico de 8^m,00; passagem superior na estrada municipal n.^o 1 em Villa Real, formada de um tramo metallico de 7^m,00.

Todas estas passagens são obliquas, e constituem tres pequenas obras de arte de um bello efecto. Ha ainda as passagens inferiores do Valle da Guia em Villa Real, formadas de um arco de 10,^m00 de vão.

Abundam os terrenos n'esta importante linha ferrea. O apertado do valle do Corgo, com os seus pendões de rocha granitica, elevadas agulhas, que mais parecem enormes garrafas de champagne, que se interpõem n'aquellas vertentes aprumadas, a grande diferença de nível entre os seus valles principaes, e as curvas muito rapidas do rio, forçaram o traçado a perfurar repetidas vezes o terreno.

Ha 18 tunneis em toda a extensão da linha do Valle do Corgo: Reigar (1.^o), 220^m,00 de comprimento; Reigar (2.^o), 120^m,00; Varger, 180^m,00; Fortunhe, 140^m,00; Folhadella, 130^m,00; Pallas (1.^o), 120^m,00; Pallas (2.^o), 140^m,00; Pallas (3.^o), 310^m,00; Baratar, 90^m,00; Monicas, 150^m,00; Timpeira (1.^o), 80^m,00; Timpeira (2.^o), 150^m,00; Carrazedo, 130^m,00; Barroca, 60^m,00; Povoação, 120^m,00; Alvações, 60^m,00; Minas, 60^m,00; Firvida, 240^m,00. O que dá um comprimento total de tunneis de 2:500 metros.

Em toda a extensão da linha ha: Em recta, metros 44:572,69; em curva, 28:675,53.

E' na 2.^a secção de Villa Pouca de Aguiar a Villa Real, que ha maior extensão em recta. O maior alinhamento recto é tambem n'esta secção, da extensão de 4:418^m,60, situado no valle de Aguiar.

Dentro dos limites da tolerancia seguidos para uma via reduzida, não tem esta linha inclinações superiores a 0,023, nem raios inferiores a 150^m,00. Na 1.^a secção abunda muito este raio, devido á pessima orographia do terreno. Na 2.^a secção, em 48 curvas, só uma tem o raio limite de 150^m,00. O intervallo entre as tangentes de curvas em sentido contrario, não é, em caso algum, inferior a 50^m,00.

Como via reduzida, a largura entre as faces internas

dos carris é de 1^m,00. O orçamento total d'esta via é da importancia de 2,205:697⁷¹⁵, distribuida assim: 1.^a secção: de Vidago a Villa Pouca de Aguiar, 494:358⁵⁴⁵; 2.^a secção: de Villa Pouca de Aguiar a Villa Real, réis 667:452⁴⁹⁰; 3.^a secção, de Villa Real á Regoa, réis 1.043:885⁶⁸⁰.

Posto que não seja a mais extensa e mesmo aquella onde ha menos obras de arte, é a 3.^a secção a mais cara, devido ao grande numero de muros de sustentação, e ao numero de tunneis que possue. Só esta secção tem 14 tunneis, e alguns d'elles muito importantes.

A média por kilometro é, portanto, de 30:000⁰⁰⁰, approximadamente. Como esta linha, porém, faz parte da linha geral de Chaves a Villa Franca das Naves, e está toda subordinada ao mesmo plano, e sendo a outra parte da linha comprehendida entre a Regoa e Villa Franca das Naves, mais economica, é a sua média geral de 20:000⁰⁰⁰ réis, como tivemos occasião de verificar. Não é desanimadora, por isso, a sua construção.

DISTINÇÕES MERECIDAS

Foram agraciados, com o habito de Aviz o distinto engenheiro sr. Justino Teixeira, e com o de Christo o sr. Desiré Ernest Moreau, intelligent secretario da Direcção da Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

A Companhia dos caminhos de ferro de Coimbra a Arganil escolheu para seu director o engenheiro nosso distinto amigo e collaborador d'esta folha, sr. Vasconcellos Porto.

RAMAL DE CAMPANHÃ Á ALFANDEGA DO PORTO

O sr. engenheiro director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, Justino Teixeira, apresentou ao ministerio das obras publicas o meio mais pratico e de immediata execução, que lhe parece deve adoptar-se para facilitar a carga e descarga das mercadorias na estação da alfandega, em quanto se não realizam os melhoramentos projectados no rio Douro.

Consiste elle em tomar conta do terreno que a alfandega pretende reservar para si, e cuja superficie é de 1:600 metros quadrados approximadamente, assentando n'esse espaço tres linhas, sendo uma no prolongamento da marginal já existente, podendo além d'isso estabelecer-se uma linha pelo caes a passar ao longo da alfandega, do lado do rio, com as necessarias placas giratorias tanto para wagons como para locomotivas.

Por esta maneira, a antiga linha da placa de virar machinas, que é a mais aproveitável para a carga de wagons com mercadorias vindas em barcos, ficaria consideravelmente ampliada; a parallela ao caes serviria para carga e descarga de volumes pesados de, ou para barcos, que podem atracar ao mesmo caes, ficando ligada ás outras por placas, e, prolongada ao longo do caes da alfandega, para ali serem levados os wagons com mercadorias em transito, que tem de dar entrada n'aquella casa fiscal.

O distinto engenheiro acompanhou o seu relatorio com judiciosas observações sobre os gravissimos inconvenientes que para o movimento dos comboios e das mercadorias offerece a estação, nas condições actuaes e devendo o movimento da estação ser importantissimo, urge que as actuaes condições sejam melhoradas, e portanto pede com urgencia que seja entregue ao ca-

minho de ferro o terreno a que acima alludimos, reservado pela alfandega, a qual, como actualmente está, de nada serve.

O sr. Justino Teixeira tem mostrado todo o empenho em procurar uma solução prompta para o problema da execução do serviço n'aquella estação.

TARIFAS DE TRANSPORTES

Para evitarmos a repetição enfadonha das palavras «caminhos de ferro» nas diferentes secções e artigos d'esta folha, substituimos de hoje em diante os títulos que usavamos n'esta secção e na de «serviço dos caminhos de ferro» pelo que acima se lê, e o de «avisos de serviço» que igualmente são applicáveis aos assuntos que n'ellas tratamos.

Madeiras e palha.—A companhia dos Caminhos de ferro vai adoptar a disposição de permitir que as remessas de madeiras, por wagons completos, que são expedidas de Lisboa para Hespanha e as de palha que das diferentes estações das linhas de Leste e Norte veem para Lisboa possam ser expedidas, aquellas, ou consignadas, estas, á estação de Alcantara, cobrando-se a mais do preço desde ou até Caes dos Soldados unicamente a taxa da linha de Cintura, isto é, 250 réis por tonelada.

Apeadeiro de Quintas.—Conforme adianté publicamos na secção *avisos de serviço*, foi resolvido que este apeadeiro faça serviço completo de mercadorias tanto de grande como de pequena velocidade, devendo acrescentar, para esclarecimento dos nossos leitores, que esta disposição se entende tanto para as expedições procedentes ou destinadas ás estações da rede da companhia real como para as de todas ou para todas as demais linhas combinadas.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 30 de novembro de 1888.

Desde o nosso ultimo boletim, com data de 15 d'outubro, o nosso mercado financeiro, com quanto apresente feição animadora, não ofereceu assunto de grande importancia para consignar n'estas singellas chronicas.

O periodo decorrido desde o nosso anterior boletim foi, portanto, mais de descanso e consolidação das cotações dos diversos valores, do que de trabalho preparatorio ou complementar de novas operações de vulto.

No entanto, algumas emissões se fizeram, senão de grande valor absoluto, ao menos d'elevado alcance pela sua significação. Então n'este caso a de 405 contos d'acções da companhia Nacional d'Estamparia e Tinturaria, tomada em particular, e a de 405 contos de obrigações da mesma companhia, para que se abriu subscrição pública, a qual teve um exito colossal.

A significação elevada d'estas operações resume-se na inclinação manifesta do publico para valores industriais, não ha muito tempo difficilmente aceites pela pequena capitalização.

Conceoe-se, portanto, facilmente a importancia que o facto tem como symptom da nossa reorganização económica, a que se tem indiscutivelmente dedicado o actual gabinete, auxiliando e despertando a iniciativa individual, já desenvolvendo o ensino tecnico, já collocando o tesouro na posição de não absorver os recursos disponíveis do mercado.

Alem das operações indicadas realizou-se a da collocação do resto da emissão complementar das acções do Banco Luzitano, que estavam em carteira pela importancia de 800 contos approximadamente.

Este facto demonstra a aceitação que o papel d'este acreditado estabelecimento merece de novo, desde que estão, como se affirma, inteiramente resarcidos os prejuizos que sofreu com a crise de 1876, que mais ou menos afectou todos os bancos, uns directa, outros indirectamente.

Affigurando-se favoraveis os resultados do exercicio, em relação não só á industria bancaria como á fabril, as acções d'ambas as classes d'empresas teem sido bastante procuradas e a preços altos progressivamente.

Esta circumstancia não impedi, porém, que os títulos de juro fixo, como valores do estado e títulos amortisaveis de crédito par-

ticular, mantivessem bem as anteriores cotações e com a melhoria correspondente ao juro vencido para a grande maioria d'elles.

Como se vê, a nossa bolsa mostrou-se serena e firme. Outro tanto não sucedeu lá fóra, onde a hesitação tem sido a característica dos mercados, não obstante os esforços da alta banca interessada em operações de vulto, como o emprestimo russo, a conversão austro hungara e outras, algumas das quais ainda não definitivamente contractadas.

A questão monetaria que tem colocado em apurada situação o mercado de Londres, a que affluem os pedidos d'ouro para a America do Sul, é a principal causa do esmorecimento da especulação artista, a que veiu juntar-se a rivalidade entre as prácias francesas e as alemaes e austriacas que não viam com bons olhos que fossem excluidas d'uma operação tão importante como a do emprestimo russo. Estas rivalidades parecem desfeitas com o facto d'importantes bancos e casas alemaes terem obtido participação no emprestimo. Mas nem por isso a influencia d'aquella rivalidade deixou de ser pouco favorável e de continuarem a sentir se os seus efeitos nos grandes centros.

Assim como em relação ao mercado financeiro, a nossa situação se tem conservado mais favorável que lá fóra, assim sucede o mesmo com respeito ao monetario. Enquanto o juro em Londres, Paris, Roma e Berlim continua alto e com tendência a firmar-se, nas prácias nacionaes mantém-se a taxas relativamente favoraveis, de $4\frac{1}{2}\%$ a 6% e com facilidade. Os reportes não tem excedido $4\frac{1}{2}\%$, enquanto que em Paris e Londres para a maioria dos valores tem regulado a 5% e mais.

Bolsa de Paris, em 28 de novembro.

(Pelo sud-express)

As disposições do mercado são muito menos satisfactorias esta semana, sem que lhes achemos razão para tal. O facto é que os fundos franceses, levados na corrente da baixa do Panamá, perderam a perder o que haviam subido, como dissemos em os nossos boletins anteriores.

De forma que o 3% cota-se a 82,95, o $4\frac{1}{2}\%$ a 106,60 e o amortisavel abaixo de 86 francos.

Em compensação a maior parte dos valores estrangeiros conservam uma firmeza notável, cotando-se o italiano a 96,85, o exterior a 72,50, o hungaro a 85, o portuguez a 64,75 e o russo de 1880 a 86,50.

Este ultimo, sobretudo, tem sido muito procurado por conta do importante emprestimo que aquelle paiz se propõe em 1889 e n'dezembro proximo.

Trata-se de um total de 500 milhões líquidos, que serão emitidos á razão de 83,50, exigíveis em ouro por pagamentos parciais até julho de 1889.

Este emprestimo destina-se á abertura de estradas e reparação das antigas, sendo apresentado simultaneamente em varias capitais europeias.

Como dissemos, a maior parte foi adjudicada á França, onde é de suppor que os resultados sejam os mais satisfactorios, vista a boa aceitação que estão tendo os fundos d'este paiz.

Os caminhos de ferro franceses mantêm-se estacionarios. Contam-se a 320 o Norte de Hespanha, 278 o Madrid Zaragoza e 64 o portuguezes.

O Suez, não obstante a satisfactoria subida das suas receitas, está cada vez mais abandonado pela circulação a 2:215.

O Panamá, soffrendo de novo os ataques mais violentos contra o seu credito, ataques que os bons esforços do sr. de Lesseps não conseguem evitar, desceu a menos de 230, e as suas obrigações de 6% vão baixando em proporções verdadeiramente assustadoras.

G. P.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Por determinação do ex.^{mo} sr. vice-presidente da assembléa geral d'esta Companhia é convocada extraordinariamente a mesma assembléa, nos termos do art. 26º dos estatutos, para o dia 23 de janeiro de 1889, ao meio dia, afim de se preencherem os cargos vagos, e dar seguimento ás resoluções tomadas na assembléa geral de dezembro de 1887, continuada em 21 do mesmo mez, relativas a reforma dos estatutos.

Lisboa, 15 de novembro de 1888.

O SECRETARIO DA MESA DA ASSEMBLÉA GERAL

Candido Augusto da Silva Saturnino.

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

BOLSAS	TÍTULOS	DIAS												
		16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30
Lisboa	Acções C.º de Ferro Portuguezes	133,000	—	143,500	—	—	—	144,000	—	—	144,000	—	—	144,000
	“ Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Carris de Ferro de Lisboa	—	—	—	—	—	—	67,000	—	—	—	—	—	—
	“ Ascensores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,500
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Nacional	—	87,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87,800
	“ C. de F. Atravez d'Africa	—	—	83,200	83,000	—	83,000	83,000	83,000	83,000	83,000	83,000	—	83,000
Paris	Acções C.º de Ferro Portuguezes	627,30	635	—	640	—	—	—	—	637,50	—	640	640	—
	“ Madrid-Cáceres-Portugal	293,75	—	—	—	265	263,75	—	265	281,25	281,25	—	—	—
	“ Norte de Espanha	—	326,25	347,50	322,50	322,50	318,75	320	—	318,75	—	348,75	347,50	—
	“ Madrid Zaragoza-Alicante	270	270,50	277,50	273	273,75	271,75	277,50	278,75	—	—	—	—	—
	“ Andaluzes	325	325	325	—	322,50	323	322,50	—	—	—	—	—	—
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes	—	384	385	385	388	385	387	387	385,50	386,50	386	386,50	387,50	385
	“ Madrid-Cáceres-Portugal	320,50	326,25	326,50	326,50	320	326,25	329	328	329	327	326,25	326,25	—
	“ Norte Espanhol, 1.º hypotheca	374,75	374,75	374,25	377	376,25	374	376,25	372	374	374	—	—	—
	“ C. de F. Atravez Africa	479,50	479,50	479,50	478	478	472,50	472,50	472,50	472,50	472,50	472,50	—	—
Londres	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94	—	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	—
Amsterd.	Obrig. C. de F. Atravez Africa	92,75	93,25	93	93,75	93,75	93,75	93,75	93,75	93,49	93,75	93,75	93,75	—
Bruxelas	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94,25	94,75	94,75	94,75	94,75	94,25	94,25	94	94,75	94,25	94,75	94,75	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EXPLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DIFERENÇA				DESENDE 1 DE JANEIRO	
		1888		1887		TOTALS	H.O. ETRI-CAS	A MAIS		A MENOS		1888	1887
		KILO.	TOAES	KILO.	TOAES			KILO.	TOAES	KILO.	TOAES		
PORUGAL	de a			Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Companhia Espanhola (1)	5 11 Nov.	580	49,700,600	83,659	380	52,690,000	90,841	—	—	2,990,000	3,455	2,238,030,000	2,437,790,000
	12 18	—	35,020,000	60,379	—	33,273,000	74,603	—	—	8,230,000	11,223	2,283,050,000	2,281,060,000
Companhia Espanhola (2)	5 11	82	4,040,000	49,268	74	3,836,000	51,842	—	—	—	—	269,464,380	156,953,480
	12 18	—	3,828,000	46,682	—	4,755,720	50,752	—	—	—	—	273,292,380	160,711,200
“ garantida (3)	5 11	432	2,453,000	46,454	97	4,323,610	43,643	—	—	—	—	425,506,110	19,300,620
	12 18	—	4,581,000	43,032	—	4,456,010	43,040	—	—	—	—	127,887,150	40,756,630
Sul e Sueste	7 13 Outubro	361	12,424,860	33,386	333	13,631,700	46,722	—	—	3,526,840	43,436	127,673,436	133,472,540
	14 20	—	12,246,255	33,923	—	12,206,360	36,745	—	—	30,405	2,782	139,891,385	145,168,100
	24 27	—	10,850,735	30,073	—	11,748,060	33,968	—	—	891,325	4,994	150,718,420	157,246,960
Maio e Douro	—	345	—	—	345	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta	22 28 Outubro	253	1,607,317	30,068	233	8,333,638	33,735	—	—	527,674	3,667	265,592,074	235,739,043
	29 1 Nov.	—	7,393,253	30,043	—	7,826,587	30,937	—	—	233,231	924	274,093,532	263,383,530
	5 11	—	6,624,493	26,483	—	7,885,194	34,166	—	—	1,269,699	4,983	283,749,848	274,370,724
Guimarães	30 6 Outubro	31	4,145,110	32,800	31	4,284,253	37,774	—	—	169,425	4,974	44,973,745	40,272,935
	7 13	—	4,144,390	32,700	—	4,493,730	35,440	—	—	82,410	2,400	46,083,235	44,163,763
	14 20	—	993,200	29,212	—	4,791,530	32,784	—	—	804,350	43,579	47,078,433	42,200,345
HESPAÑHA			Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Espanha	4 10 Nov.	2776	4,427,357	514	2776	4,345,245	388	442,442	26	—	—	53,824,944	36,695,493
	11 17	—	4,416,738	510	—	4,304,496	484	442,548	26	—	—	50,238,683	38,000,383
Madrid-Zaragoza-Alicante	4 10	2672	1,413,916	446	2672	1,058,509	396	35,407	20	—	—	44,033,076	44,760,783
	11 17	—	4,044,246	389	—	966,368	373	47,878	47	—	—	43,067,922	43,727,451
Andaluzes	29 4	793	252,299	318	793	257,129	321	—	—	5,430	6	9,838,245	9,885,005
Madrid-Cáceres-Portugal	4 10 Nov.	429	65,520	453	429	57,425	433	8,395	20	—	—	2,662,927	2,712,945
	11 17	—	59,267	438	—	43,260	405	44,007	33	—	—	2,722,493	2,758,475

(1) Comprende as linhas de Leste e Norte e ramaes de Cáceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Sintra e Torres e ramal de Sintra — (3) Idem idem de Torres à Figueira e Alfarelhos.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO
ATRAVEZ D'AFRICA

RELATORIO DO CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO
E PARECER DO CONSELHO FISCAL

Se desde hoje até ao dia da amortisacão da ultima obrigaçao creada, a Companhia faltasse ao pagamento do coupon e da amortisacão, os Trustees, cujas funcões se extinguem só com o pagamento da ultima obrigaçao, viriam em nome do obrigatario tomar conta de todos os haveres da Companhia e de todas as vantagens da concessão.

Quaes sejam estas vantagens, que sobeja garantia encerram, sabei-o vós; mas pedimos licença para as registrarmos aqui, para conveniencia e tranquillidade dos possuidores das nossas obrigaçoes, bastando transcrever os artigos da concessão a saber:

“Art. 21.º Em compensaçao das obrigaçoes que a empreza toma sobre si, concede o governo á mesma empreza, pelo espaço de noventa e nove annos, a contar da data d'este contrato, a exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, nos termos e com as condições estipuladas no dito contrato; bem como a auctorisaçao necessaria para cobrar, durante o referido prazo, os direitos de portagem e os preços de transporte ao diante estabelecidos.

“Art. 22.º O governo concede tambem á empreza o complemento do rendimento liquido annual até 6 %, em relaçao ao custo de 19:999\$000 réis, por cada kilometro de caminho de ferro que se construir; comprehendendo juro e amortisacão do capital.

“§ 1.º Para o fim da garantia do juro considerar-se-ha o caminho de ferro dividido em secções, sendo a primeira de 60 kilometros e as seguintes do 40.

“§ 2.º A garantia de juro só será devida com relaçao a cada secção que for concluida e aberta á exploração.

“§ 3.º Esta garantia durará por todo o prazo da concessão.

“§ 4.º A garantia de juro será liquidada e as quantias devidas serão pagas no fim de cada semestre.”

O art. 22.º deve convencer os obrigatarios da solidez e segurança do emprego que fizeram.

Durante a construçao está o seu dinheiro intacto até á approvaçao das diversas secções, e o que se vae aplicando a pagamento d'essas secções vae sendo garantido pelo governo; concluida a construçao lá lhe estão o juro e amortisacão garantidos em absoluto, pois não pôde a Companhia crear uma unica obrigaçao, que não fique a coberto da garantia do governo.

Para reforço d'esta garantia, que o não necessita, pois não pôde em caso algum ter outra applicação, mas que tem alto valor, admittida a hypothese de terem os obrigatarios de tomar posse da linha, ha ainda os:

“Art. 23.º Quando o rendimento bruto da linha ferrea, excluindo o imposto de transito, não excede a 2:000\$000 réis por anno e por kilometro, as despesas de exploração para os effeitos do computo da garantia serão sempre calculadas em 1:200\$000 réis, também por anno e por kilometro.

“Quando o rendimento bruto da linha ferrea, excluido o imposto de transito, for superior a 2:000\$000 réis por anno e por kilometro, mas inferior a 2:500\$000 réis, as despesas de exploração para o mesmo effeito serão calculadas em 60 por cento, não excedendo, porém, a 1:375\$000 réis.

“Finalmente, quando, nas mesmas condições, o rendimento bruto for superior a 2:500\$000 réis, as despesas de exploração serão calculadas em 55 %.

“Art. 24.º Quando o rendimento liquido do caminho de ferro excede 8 %, metade do excesso pertencerá ao governo, durante esta divisão de lucros por tanto tempo quanto baste para o reembolso completo das quantias pagas de subvençao, adicionadas com o juro de 4 %.”

A verdadeira interpretaçao d'estes artigos encontra-se nos seguintes dos nossos estatutos, aprovados por lei a saber.

“Art. 56.º A distribuicão do lucro proveniente da exploração far-se-ha do seguinte modo: Da receita bruta, se ella não excede

a média de 2:000\$000 réis por kilometro, deduzir-se-ha a verba de 1:200\$000 réis para despesas de exploração; se a receita bruta for entre 2:000\$000 e 2:500\$000 réis, deduzir-se-ha 1:375\$000 réis; finalmente, se ella for superior a 2:500\$000 réis, as despesas de exploração serão calculadas em 55 %, tudo em conformidade com o art. 23.º do contrato Peres e governo portuguez.

“a) Quando a diferença entre receita e despesa, resultante d'este processo, excede a 8 %, sobre o numero dos kilometros da linha computados cada um a 19:999\$000 réis, o excesso será dividido por partes iguais, levando se uma a credito da conta do governo portuguez, até reembolso completo das quantias pagas e subvençao adicionadas com o juro de 4 %, e a outra á conta de ganhos e perdas da companhia; os 8 % restantes serão tambem levados á conta de ganhos e perdas da companhia, depois de deduzido o encargo de juros e amortisacão das obrigaçoes emitidas.

“b) Quando a diferença entre receita e despesa não excede a 8 % calculada pelo modo indicado, todo o saldo que houver, depois de deduzidos os encargos das obrigaçoes, será levado á conta de ganhos e perdas da companhia.

“c) Quando finalmente a diferença entre receita e despesa não equivaler a 6 % calculado pelo modo indicado, a conta do governo fica debitada pela diferença, sendo depois creditada quando fizer o pagamento correspondente.

“d) A conta de ganhos e perdas da companhia serão tambem levadas as economias que porventura se realizarem sobre as quantias fixadas para as despesas de exploração, ou o excesso, quando estas despesas forem superiores.

“e) Igualmente figurarão na conta de ganhos e perdas os juros dos depositos que a companhia tiver.

“f) Determinado pelo processo acima indicado o saldo da conta de lucros e perdas, deduzir-se-ha pelo menos 5 % para o fundo de reserva até este atingir 10 % do capital em accões emitidas, ficando o resto á disposição da assembléa geral, que deverá attender á percentagem fixada nos art. 57.º e 58.º

“§ unico. Será igualmente debitada a conta do governo para depois ser creditada quando fizer o pagamento correspondente pela diferença que possa haver para menos da importancia da receita bruta da exploração em relaçao ás despesas da mesma exploração computadas nos termos declarados no periodo inicial do presente art. 56.”

Senhores accionistas:

No nosso ultimo relatorio escrevemos:

“A linha ferrea não pôde, não deve terminar em Ambaca; ha de seguir sertão a dentro porque será ella como que o diametro da área em que Portugal mostre exercer a sua accão benefica proficia e incontestavel; porque para que esse círculo d'acção se alargue, é preciso que o diametro se prolongue.

“E fazendo isto que é o seu dever de colonizador Portugal terá jus ao respeito e á estima das nações.”

Sobre este assumpto, cedemos o logar a outro e deixaremos fallar por nós a Belgica, o paiz que n'este momento nos serve ou deve servir d'estímulo.

Diz o «Moniteur des Interets matériels» no seu n.º 69 de 26 d'agosto do corrente anno:

“Ambaca effectivamente, no espirito dos promotores da empreza, é apenas a primeira étape a vencer.

“D'Ambaca a linha irá ao Cuango, affluent do Congo, tocando em Malange e Cassange, os dois postos commerciaes mais avançados que os portuguezes possuem no interior.”

Deve ser este realmente o plano a seguir se quizermos contrariar o programma do estado livre do Congo. O «Moniteur», desenvolvendo, como plano assente, o que no nosso relatorio anterior declaramos ser, por enquanto, uma generosa utopia, prosegue:

“Depois, continuando a avançar para sueste, atravez dos territórios ainda quasi desconhecidos da bacia do alto Zambeze, que Portugal revindica como propriedade sua, a linha alcançará o Zambeze nas proximidades de Tete, na província de Moçambique.”

e accrescenta, fazendo a critica da nossa linha:

“O governo portuguez, que se interessa pela empreza da Companhia dos caminhos de ferro atravez d'Africa e que assegurou á sociedade determinadas vantagens e garantias, impos-lhe, por outro lado, um caderno de encargos, que tornará provavelmente difícil e dispendiosa a construçao.

“Ao passo que a «Companhia do Congo», que está estudando o caminho de ferro de Stanley Pool, admite rampas de 0,040

por metro e adoptou para a linha uma largura de 0^m,75, o que lhe permite cingir-se aos contornos do terreno, evitar os grandes desaterros, as grandes trincheiras e descer em curvas d'um raio de 50 e mesmo de 40 metros, a companhia portugueza, construindo uma linha da largura d'um metro, não pôde descer em curvas de raios inferiores a 125 metros e, além d'isso, impõem-lhe rampas que não podem ser superiores a 0^m,025 por metro. D'ahi uma linha que, n'este paiz de montanhas, exigirá grandes trabalhos e numerosas obras d'arte.

e mais adiante:

«Os portuguezes comprehenderam que só o caminho de ferro teria poder bastante para fazer brotar da província d'Angola as riquezas dormentes que encerra. O governo não hesitou em patrocinar a empreza, assegurando á companhia concessionaria um juro de 6 % do dinheiro empregado na construcção, e garantindo igualmente á exploração da linha uma determinada renda, que se compromete a perfazer, se as receitas não forem suficientemente remuneradoras.

«Sel-o-hiam com certeza se, em vez de ter como ponto de chegada Ambaca, pequeno logar que não está ligado por nenhum grande rio ás ricas regiões do centro, a linha em construcção tivesse, como a do Congo, por terminus um ponto interior como Stanley Pool.»

O que ahi fica brada mais alto e é mais eloquente do que tudo quanto pudessemos dizer.

A Belgica mostra-nos o caminho a seguir, mas a seguir depressa: é preciso chegar antes d'ella ao Cuango.

Uma vez ali, é facil prevêr quem vencerá o pleito: se nós vindo das nascentes do Cuango a Loanda em algumas horas, sem trasbordos, se os belgas, descendo do mesmo ponto até á foz do Zaire, com todas as demoras e dificuldades de trasbordos successivos da via ferrea para a fluvial n'um espaço de dias impossivel de prevêr por em quanto.

Que a linha não deve terminar em Ambaca dil-o a junta geral de Loanda a qual, na sua sessão de 19 de julho do corrente anno, votou unanim e entusiasticamente a seguinte proposta:

PROPOSTA N.º 28

«Convencidos, como todos o estão, da influencia benefica, que para o desenvolvimento futuro d'esta província resultaria do estabelecimento de linhas ferreas, que unissem os seus limites orientaes, que são reputados os mais ricos, com o littoral, proponho que se consulte o governo da metropole, manifestando-lhe a satisfação com que esta junta veria conceder-se a uma companhia qualquer, mediante concurso, e depois de maduros e reflectidos estudos, o prolongamento do caminho de ferro actualmente em construcção, de Ambaca para diante até Malange ou mesmo até ao Cuango, isso quando o mesmo governo o julgasse opportuno e compativel com as forças dos cofres publicos.

«Loanda, 19 de julho de 1884.—Marquez das Minas.»

PARECER

«A commissão de obras publicas, comércio, industria e agricultura apreciou, como devia, a proposta feita pelo seu presidente e vogal d'esta junta o ex.^{mo} sr. Marquez das Minas, para que fosse consultado o governo da metropole, manifestando-lhe a satisfação com que a junta geral veria conceder-se a uma companhia qualquer, mediante concurso, e depois de maduros e reflectidos estudos, o prolongamento do caminho de ferro actualmente em construcção, de Ambaca para diante, até Malange ou mesmo até ao Cuango.»

«A vossa commissão crê firmemente que o caminho de ferro até Ambaca é apenas como que um pequeno prologo do grande caminho que ha de ir a Malange, ao Cuango, á Lunda, ao Transvaal e a Lourenço Marques, de um lado, como irá mais tarde, fatalmente, pelo outro lado á costa fronteira d'Europa.

«A população da Europa cresce, a producção industrial aumenta consideravelmente com os meios que a sciencia inventa todos os dias, e a producção agricola, ao contrario, diminue sensivelmente, estabelecendo um desequilibrio enorme entre a receita e a despesa das classes menos favorecidas e das camadas inferiores, desde o funcionario menos remunerado, do pequeno comerciante, do pequeno lavrador, até, e sobretudo, ao infeliz operario.

«E depois o trabalho na Europa começa a escassear; ali está quasi tudo feito—com quanto se diga que o progresso não pára.

«Se os governos do velho mundo quizerem evitar o grande e medonho choque social que se prepara n'um crescendo que se tac-

tê facilmente, emprestem á África uma parte dos seus milhões, canstruindo-lhe obras colossaes e estabelecendo cidades e villas; civilisem os habitantes do «continente negro» e terão ainda muitos séculos de paz, se acompanharem tudo isto de uma politica habil, mas conscientiosa.

«Finalmente, a vossa commissão não julga o prolongamento do caminho de Ambaca um encargo para o governo; encargo e grande é o caminho de ferro de «Ambaca» sem esse prolongamento, pelo menos, até Malange, centro que já hoje é de um grande e valioso comércio.

«E se nós quizermos atrair aos nossos dominios angolenses o comércio que do interior deriva para os Congos *Francez* e *Belga*, com pouco aproveitamento do nosso Congo, por motivos faceis de demonstrar, vamos em via ferrea ao encontro d'ella e o nosso triumpho será certo, mas um triumpho real e pratico, porque será util.

«Caminhemos pois e dêem-se as mãos as duas vias ferreas afro-portuguezas de «Ambaca» e «Lourenço Marques».

«São estes os votos sinceros da vossa commissão, que approva com entusiasmo a proposta do digno vogal ex.^{mo} sr. Marquez das Minas.—J. J. Ferreira da Cruz—João Marques Diogo—José Gonçalves Palhares—Eduardo Ayala dos Prazeres, relator.»

«Approved, por unanimidade, sem discussão.»

Como vêdes, não é menos eloquente a linguagem dos que, vivendo na localidade e conhecendo-lhes as necessidades, dizem claramente que o caminho a seguir é exactamente aquelle que estranhos e emulos nos apon tam.

Ha n'este facto, porém, n'esta proposta aprovada pela junta geral da província d'Angola, uma circunstancia que lhe dá altissimo valor e é ser auctor d'essa proposta o ex.^{mo} sr. Marquez das Minas, que na sua triplice qualidade de director das obras publicas de Loanda, de nosso fiscal em nome do governo e de engenheiro distinctissimo tem auctoridade que dispensa encarecimento.

Não é menos significativa a seguinte representação do comércio de Malange, pedindo o prolongamento da nossa linha, facto que mais força vem dar a quanto deixamos escripto e não tardará que o exemplo de Malange seja seguido pelos habitantes de Cassange e por quantos residem entre Ambaca e as margens do Cuango.

Este documento é o que já publicámos em artigo editorial do nosso numero anterior.

(Continua).

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Esta Companhia aceita até ao dia 5 de dezembro propostas para venda: de agua, refrescos, fructas e doces, nas estações de: P. do Bispo, Olivaes, Sacavem, Povoa, Alverca, Alhandra, Villa Franca, Carregado, Azambuja, Reguengo, Sant'Anna, V. de Figueira, M. de Miranda, Torres Novas, Payalvo, Chão de Macãs, Caxarias, Albergaria, Vermoil, Pombal, Soure, Formoselha, Taveiro, Coimbra (cidade), Souzella, Mealhada, Mogofores, O. do Bairro, Quintans, Estarreja, Ovar, Esmoriz, Espinho, Granja, Valladares, Gaia, Barquinha, Praia, Tramagal, Abrantes, Bemposta, Ponte de Sôr, Chanca, Crato, Assumar, Sant'Eulalia, Peso, Castello de Vide, Marvão, S. Domingos, Bemfica, Porcalhota, Queluz, Cacem, Sabugo, Mafra, Malveira, Pero Negro, Dois Portos, Runa, Ramalhal, Outeiro, Bombaral, S. Mamede, Obidos, Bouro, S. Martinho, Vallado, Martingança, Marinha Grande, Monte-real, Monte-redondo, Guia, Louriçal, Telhada, Amieira, Lares, Santo Aleixo.

Ficam prevenidos os licitantes de que:

1.º—É absolutamente prohibida a venda de quaisquer outros generos que não sejam os acima designados.

2.º—Quando o concessionário pretender fazer a venda em mezas ou bancas, deverá sollicitá-lo, ficando sujeito às condições que lhe forem impostas, tanto em relação ao local, como pelo que respeita ao arranjo, forma, dimensões e qualidade das bancas ou mezas e mais utensílios.

3.º—As pessoas encarregadas da venda «d'água, refrescos, fructas e doces» deverão apresentar-se em perfeito estado de aceito, sob pena de lhes ser recusada a entrada na estação.

As propostas deverão estipular claramente «o preço fixo» pelo qual lhes convenha arrematar a concessão, desde 1 de janeiro até 31 de dezembro de 1889, considerando-se nullas e de nenhum efeito as que se apresentarem fóra d'estas condições, ou forem recebidas depois do dia 5 de dezembro do corrente anno.

Lisboa, 20 de novembro de 1888.

Abertura do apeadeiro de Quintans para todo o serviço de grande e pequena velocidade

Desde a data presente, o apeadeiro de Quintans, situado ao kilometro 266,0 da linha do Norte, entre as estações de Oliveira do Bairro e Aveiro, ficará aberto para todo o serviço de grande e pequena velocidade, applicando-se as tarifas em vigor pela seguinte forma:

Expedições.—No sentido descendente considerar-se-hão como procedentes d'Aveiro; no ascendente, como de Oliveira do Bairro.

Recepções—No sentido ascendente considerar-se-hão como destinadas a Aveiro; no descendente, como a Oliveira do Bairro.

Lisboa, 25 de novembro de 1888.

Restabelecimento do serviço dos comboios «rápidos» entre Lisboa e Porto

Desde 26 do corrente, será restabelecido o serviço dos comboios rápidos n.º 5 de Lisboa a Porto e n.º 6 de Porto a Lisboa que provisoriamente deixaram de se efectuar desde 12 do corrente, por motivo de interrupções na linha do Norte.

Ampliação do serviço dos comboios no ramal de Coimbra

Desde igual data os comboios n.ºs 5 e 6 terão correspondencia com o ramal de Coimbra, sendo portanto o serviço d'esse ramal ampliado e modificado pela fórmula seguinte:

De Coimbra para Coimbra B

Numero dos comb.	201	205	207	217	202	208	218
	T	T	M	M	T	T	T
Coimbra partida	4,40	8,50	3,15	6,15	12,50	11,10	6,50
Coimbra B chegada	4,45	8,55	3,20	6,20	12,55	11,15	5,55

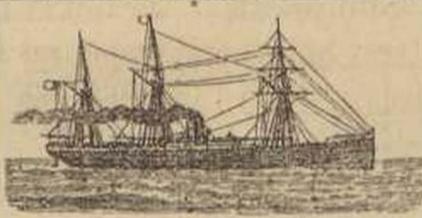
De Coimbra B para Coimbra

Numer. dos comb.	301	305	307	317	302	308	318
	T	T	M	M	T	T	T
Coimbra B partida	5,0	9,15	3,35	6,30	1,10	11,30	7,20
Coimbra chegada	5,5	9,20	3,40	6,35	1,15	11,35	7,25

Fica por esta fórmula restabelecido por completo todo o serviço de grande e pequena velocidade em todas as linhas d'esta Companhia, annullando-se pelo presente todos os avisos anteriores, relativos a interrupções de serviço.

Lisboa, 21 de novembro de 1888.

Chargeurs Réunis



Chargeurs Réunis

COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO

PARA O

BRAZIL, PERNAMBUCO, BAHIA, RIO DE JANEIRO E SANTOS

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

PELOS PAQUETES

Ville do Maranhão
" de Pernambuco
" de Maceió

Ville de Ceará
" da Bahia
" de Santos

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

PREÇO DAS PASSAGENS

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

Para informações dirigir-se aos agentes

LARGO DO PELOURINHO, 19, 1.º

F. Garay & C.º

Estes vapores tem magnificas accommodações para passageiros. O preço das passagens comprehende vinho de mesa para as duas classes, tem criado portuguez, criada de quarto, e médico, cujo serviço é gratuito.

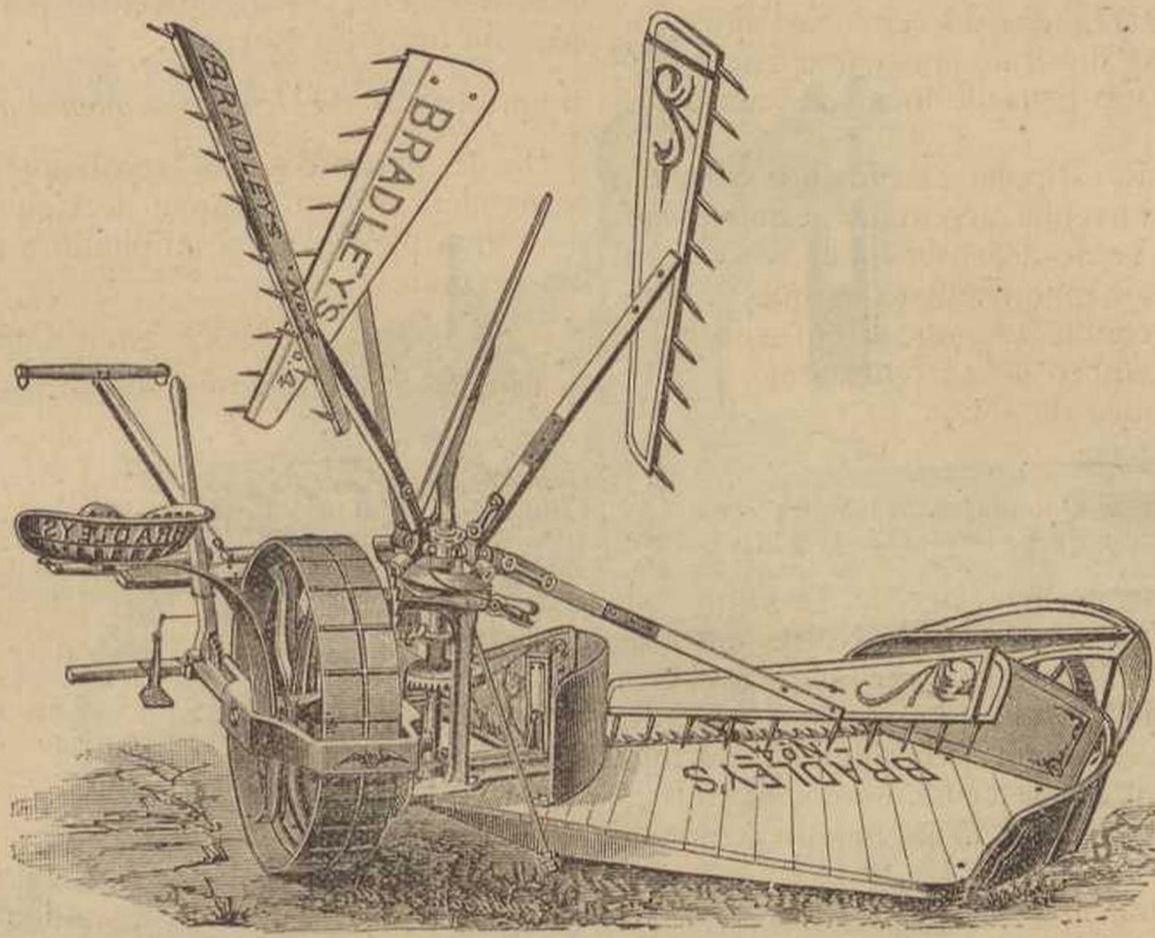
Os paquetes são de boa marcha e entram no porto de Pernambuco.

Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

VACCINA «PASTEUR»

PARA

G A D O



Ceifeira BRADLEY

VACCINA «PASTEUR»

PARA

G A D O

Delegação no Porto—PINTO DA COSTA & FILHOS — Rua da Picaria, 43

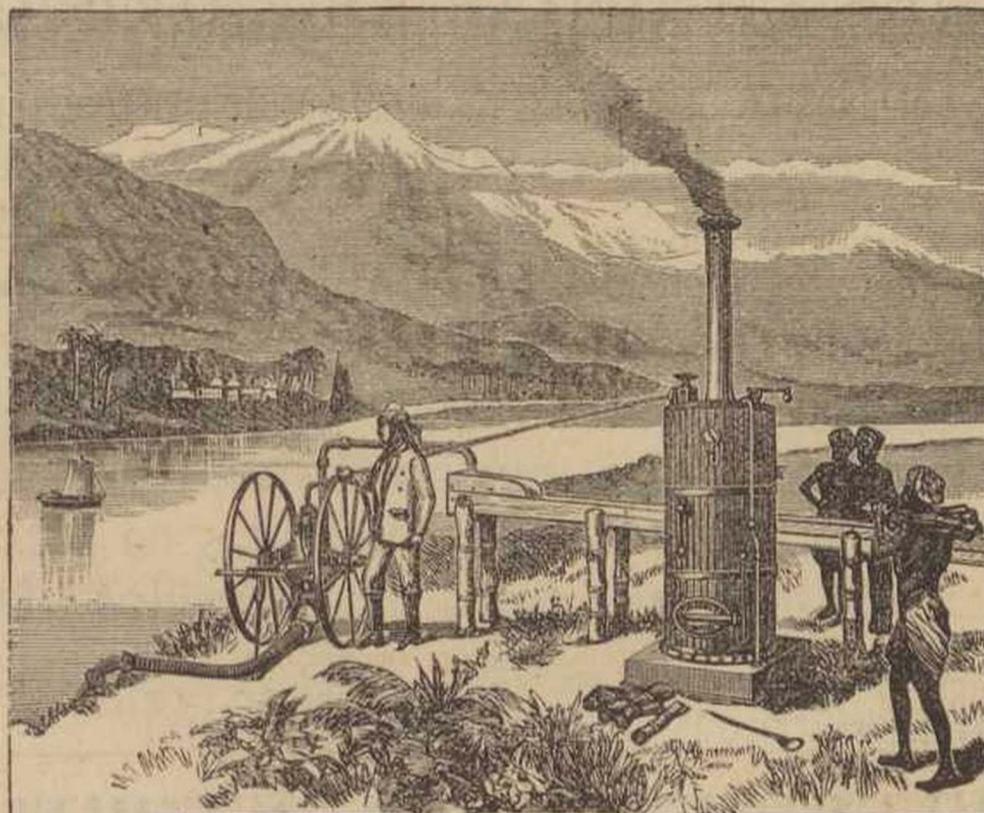
Adubos chimicos e organicos para todas as culturas unicos preparados em Portugal bem pulverisados e premiados com Diploma de Merito na Exposição Industrial do Porto pela sua riqueza e perfeição de fabrico

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

LUIZ A. REBELLO DA SILVA

Exposição de machinas agricolas e industriaes na grande galeria da séda da companhia, Aterro da Boa Vista

Ala poente do Mercado 24 de Julho
ATERRO DA BOA VISTA
Lisboa

Direcção telegraphica: *Agricultura — Lisboa*

PULSOMETRO PARA REGA

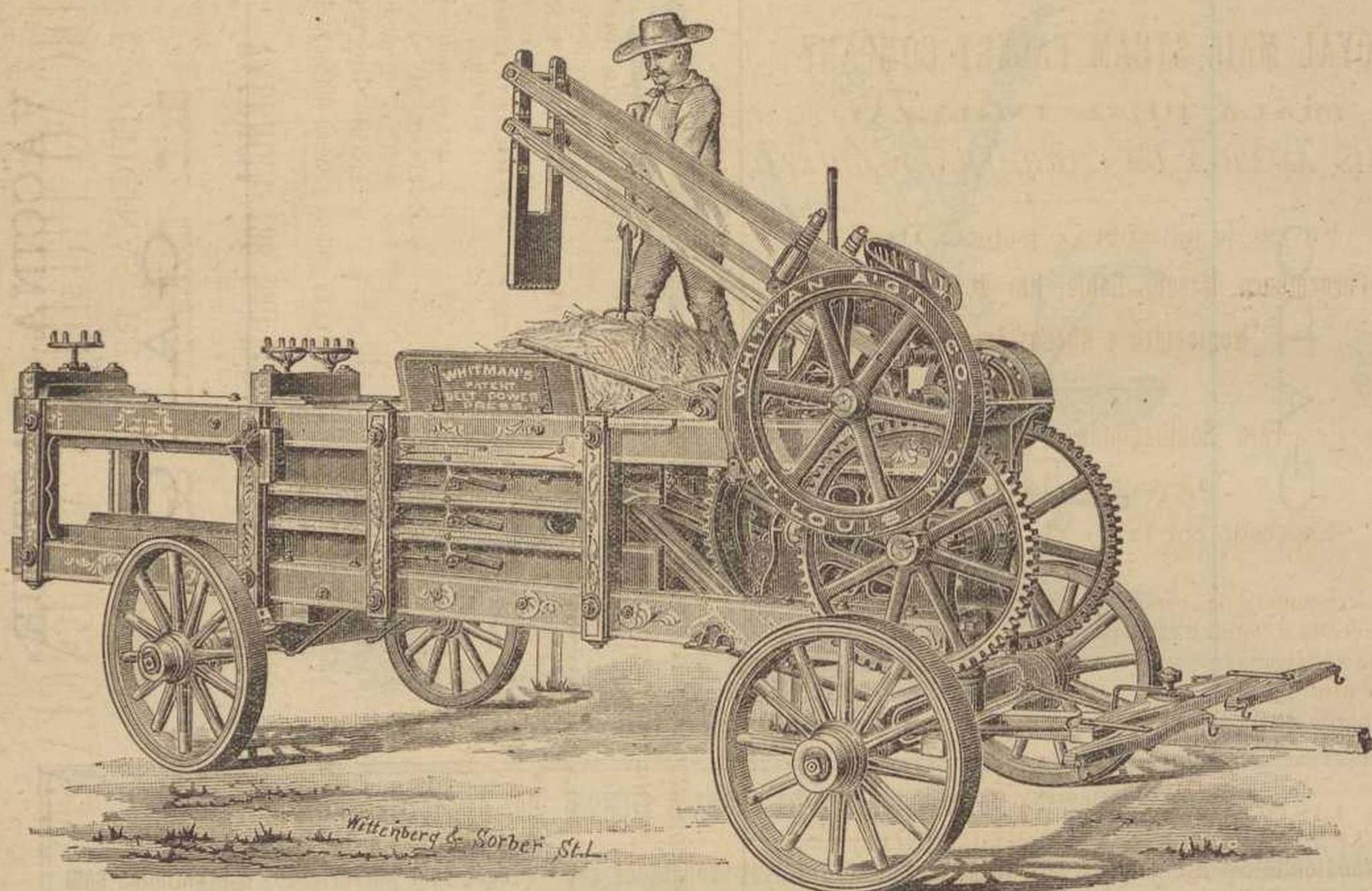
Grande Fabrica de Productos Chimicos

POVOA DE SANTA IRIA

Direcção telegraphica: *Agricultura — Lisboa*

Tarifas Reduzidas nos Transportes dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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, e por meio de dois cavallos com o auxilio de trez 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.

Estas machinas que são muito simples, solidas e de facil manejo, e que apresentam grande vantagem para o transporte da palha e feno, são de imensa utilidade para os exercitos e estão adoptadas na Russia e Italia.

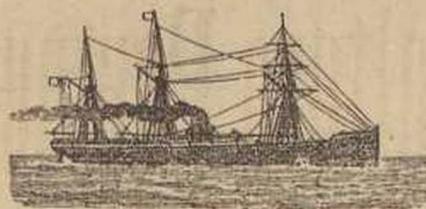
Sendo movidas a vapor, com a força de 4 cavallos obtem-se de 500 a 600 fardos por dia.

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



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 26 de novembro o paquete Trent

Para Fernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Santos,

Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton e Antuerpia

O paquete Tagus

Esperado em 22 ou 23 de novembro

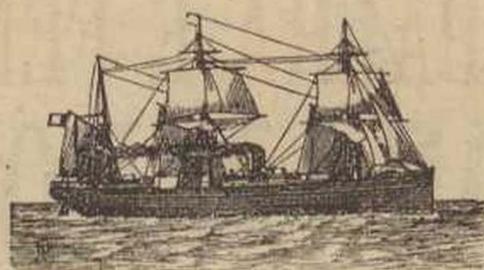
As accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo destes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

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

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



Carreira Regular de Vapores

ENTRE

Lisboa e Bordeus

Servida pelos vapores

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

AGENTES

Henry Burnay & C.^a — LISBOA
Prytz & C.^a — BORDEUS

14 primeiros premios
em varias exposições

MA. MARCO & C.^a
(Sucedores de Cases)
VALENCIA-199, San Vicente, 199 - HESPAÑA
Diplomas de honra:
e Valencia em 1883

Unica fabrica hespanhola que obteve 2 premios na Exposição Universal de Philadelphia, por machinas de vapor
ARMACOES, PONTES
Caldeiras de vapor
GRUAS E TORNOS
Machinas de serrar
MOINHOS
para arroz farinhas e azeitonas

MACHINAS DE VAPOR
de 2 a 400 cavalos. Grande economia
EM CONSUMO DE COMBUSTIVEL
sem competencia

FUNDIÇÃO DE TODAS AS CLASSES
de minas
Turbinas e Rodas hidráulicas
Aparelhos para fábricas de chocolate
MACQUINARIA COMPLETA
para a fabricação de
Ladrilhos, Mosaicos, Azulejos e Tijolos

As nossas machinas de vapor recomendam-se pela sua regularidade e perfeição para instalações de luz eléctrica
Catalogos e prospectos gratis



EMPREZA AFRICANA

DE

NAVEGAÇÃO A VAPOR

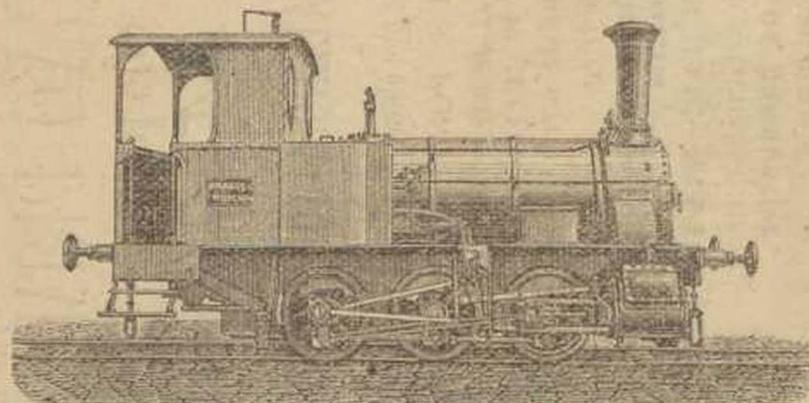
CARREIRA REGULAR
ENTRE
LISBOA e os portos da AFRICA OCCIDENTAL

Sahirá brevemente o vapor que partirá para
S. Thomé, Príncipe, Ambriz, Loanda, Novo Redondo,
Benguela e Mossamedes

Os AGENTES

Henry Burnay & C.^a
10, RUA DOS FANQUEIROS, LISBOA.

Fabrica de Locomotivas
KRAUSS & C.^o
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, tramwais, 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 calcadas.

Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir.

Agente Geral em Hespanha

JULES LAHOUSE — Barcelona

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
 Busculas para wagons. — Reservatorios
 Signaes. — Placas rotatorias
 Pontes rotatorias para machinas. — Discos
 Gruas hidraulicas

Carruagens, Wag ns, Wagonetes, Tenders

Especialidade de rodas com centro de ferro forjado
 Systema privilegiado

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

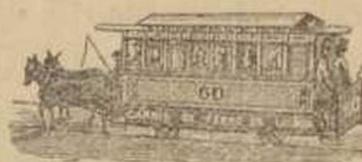
Privilegio para um systema de guindaste moveil com contrapeso de equilibrio automatico e leito de rotação ou fixo, todo em ferro e aço.

Nicaise & Delcuve

**COMPANHIA
 CARRIS DE FERRO DE LISBOA**

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

BILHETES PESSOAES



BILHETES PESSOAES

Neste escriptorio todos os dias não santificados, do meio dia ás 3 horas da tarde, desde o dia 1 de dezembro proximo, poderão ser tomados bilhetes pessoaes e intransmissiveis para o transito em todos os carros que a Companhia tiver em serviço do publico, validos desde o dia em que forem tomados.

Até 31 de dezembro de 1889, pela quantia de 308000 réis.

Até 30 de junho de 1889, pela quantia de 188000 réis.

Conforme as condições patentes nas suas estações, chamando-se especialmente a attenção do publico para a condição 3.^a, que diz: «O dono do bilhete, para usar d'elle, fica obrigado a apresental-o, não só ao conductor do carro em que tomar logar, como a qualquer empregado fiscal da Companhia, sempre que lhe for exigido; e não o fazendo pagará a passagem como qualquer outro passageiro que não use bilhete pessoal.

Os assignantes actuaes que queiram conservar, para 1889, os mesmos numeros dos seus bilhetes, terão de prevenir até ás 3 horas da tarde do dia 30 do corrente.

Escriptorio da Companhia, 20 de novembro de 1888.

O chefe do movimento

Henrique Howell.